

Cet ouvrage vous est proposé avec l'aimable autorisation des auteurs et de l'éditeur, Laboratoire d'Economie des Transports maîtres des droits. La présente version en PDF est sous le copyright du Laboratoire d'Economie des Transports (<http://www.let.fr/>) - 1998. Ce document est protégé en vertu de la loi du droit d'auteur.

With the Authors and the publisher of the copyright agreement. The present version in PDF is under the copyright of Laboratoire d'Economie des Transports (<http://www.let.fr/>).

Ce document devrait être référencé de la manière suivante :

DIAZ OLVERA Lourdes, PLAT Didier, POCHET Pascal. Villes africaines au quotidien. Lyon : LET. 1998. 170 p. (Etudes et Recherches, n°9). ISSN 0769-6434.

**L. DIAZ OLVERA
D. PLAT
P. POCHET**

**Villes africaines
au quotidien**



études & recherches



Laboratoire d'Economie des Transports

études & recherches
Laboratoire d'Economie des Transports
Unité Mixte de Recherche du C.N.R.S. n° 108

**VILLES AFRICAINES
AU QUOTIDIEN**

**Mobilités quotidiennes et contraintes
sociales à Bamako et Ouagadougou**

Lourdes DIAZ OLVERA, Didier PLAT, Pascal POCHET

Lyon, 1998

SOMMAIRE

INTRODUCTION

PROBLEMATIQUE MOBILITE 3

PREMIERE PARTIE

DIVERSITE DES MOBILITES QUOTIDIENNES..... 15

DEUXIEME PARTIE

USAGES ET IMAGES : BICYCLETTE VS VOITURE 65

TROISIEME PARTIE

SITUATIONS DE PAUVRETE ET FORMES DE MOBILITE .. 107

CONCLUSION

MOBILITES QUOTIDIENNES ET POLITIQUES URBAINES. 139

ANNEXES

..... 159

INTRODUCTION

PROBLEMATIQUE MOBILITE

OBJECTIFS

Qu'il s'agisse de se rendre au travail ou d'en rechercher un, d'aller à l'école ou à l'Université, de devoir acheter les ingrédients du repas ou de se procurer le bois nécessaire à leur cuisson, de participer à un mariage ou d'assister à un enterrement, les déplacements dans la ville sont une nécessité quotidienne pour la grande majorité des citadins. Les besoins de déplacement naissent en effet de besoins d'activités, choisies ou subies par l'individu selon sa position socio-économique. Hommes et femmes, riches et pauvres, jeunes et vieux, citadins de souche et villageois fraîchement arrivés n'ont ni les mêmes modes de vie, ni les mêmes usages de la ville, ni les mêmes besoins de déplacements. Demande dérivée¹, les comportements de transport n'en possèdent pas moins une certaine autonomie qui naît de leurs conditions effectives de réalisation. Le choix du moyen de transport, en particulier, est l'un des facteurs de cette autonomie relative. En fonction des modes de transport auxquels il peut accéder, le citadin pourra ou non accomplir telle ou telle activité à tel ou tel moment et à tel ou tel endroit. Réciproquement, la disponibilité d'un véhicule pourra créer des opportunités de participation à diverses activités. Néanmoins, c'est bien la position sociale et économique de l'individu qui définit le champ des possibles dans l'usage des modes : capacité monétaire d'accéder à un mode motorisé, restrictions à l'usage des transports collectifs ou de la bicyclette pour certaines catégories... Mais en même temps qu'elle découle du fonctionnement social et spatial de la ville, la mobilité quotidienne peut en révéler les contours et les principaux déterminants. Les activités pratiquées, les lieux fréquentés comme les usages et les attitudes face aux divers moyens de transport sont autant de signes à partir desquels peuvent s'interpréter les modes de vie des citadins et les interactions entre leurs différentes appartenances sociales.

Lorsque le regard se porte vers les pays du Sud, les images évoquant des phénomènes de transport se bousculent : litanies de vélos dans une ville asiatique, grappes de passagers accrochés à des bus dans une cité latino-américaine ou théories de marcheurs le long des rues d'une capitale africaine. Du fait de l'étalement des villes et de l'allongement des distances de déplacement, la mobilité quotidienne s'avère en effet problématique pour une bonne partie de la population :

¹ C'est d'ailleurs ce caractère de demande dérivée qui explique pourquoi les questions de transport apparaissent rarement au premier rang des priorités affichées par les citadins eux-mêmes : GARAUD (1989) montre ainsi que, pour les populations pauvres de diverses villes du sud, le transport n'arrive qu'au cinquième rang, derrière l'emploi, le coût de la vie, l'école et enfin le logement.

la marche à pied demeure généralement le mode de transport le plus utilisé, les longs déplacements à pied étant le lot quotidien des personnes démunies, comme cela a pu être observé dans différentes villes. Ainsi, par exemple, à Bamako les déplacements à pied d'une demi-heure ou plus représentent près de 10% de tous les déplacements réalisés quotidiennement (POCHET *et alii*, 1995). Peu développés, les moyens de transports motorisés, individuels ou publics, ont aussi l'inconvénient d'être coûteux. Si les données précises sont rares en ce domaine, on sait tout de même que les dépenses des ménages pour le transport sont élevées (25% à Lagos et même 30% à Nairobi), et s'avèrent particulièrement difficiles à assumer pour les plus pauvres (SETHI, BHANDARI, 1996). L'usage des transports collectifs est alors limité aux déplacements les plus indispensables à l'activité, comme l'ont montré des enquêtes auprès des petites commerçantes d'Accra (GRIECO *et alii*, 1996), ou d'actifs pauvres de Dakar (GODARD, 1997). La mobilité quotidienne de ces actifs pauvres apparaît très dépendante de la « conjoncture » (revenus de la journée ou de la semaine, opportunités de déplacement) tout en participant de stratégies à plus long terme d'amélioration des revenus. Mais au delà de ces informations éparses, que sait-on des formes et des déterminants de leurs déplacements, ou plutôt de leur mobilité quotidienne², dans les grandes villes des pays en développement ?

A l'occasion d'une réflexion plus générale sur les phénomènes de citoyenneté, HAERINGER (1986) constatait au milieu des années quatre-vingts une relative abondance de la littérature portant sur les systèmes de transport urbain qu'il opposait à la rareté des approches "socio-anthropologiques" du phénomène transport. Aujourd'hui, le contraste entre connaissance de l'offre et ignorance de la demande est toujours aussi fort. Néanmoins, il doit être nuancé d'un continent ou d'une sous-région à l'autre. Ainsi, pour l'Amérique latine, les travaux présentés en 1985 à l'atelier de recherche de Quito (HENRY, FIGUEROA, 1985) permettent de dégager, sinon une synthèse générale sur les villes latino-américaines, en tout cas quelques grandes lignes des comportements de mobilité : largement déterminés par la ségrégation spatiale et la contrainte du revenu, dépendants de l'offre de transport collectif, raisonnés et organisés plus au niveau de la cellule familiale que de l'individu en privilégiant les actifs par rapport aux inactifs. Des travaux plus récents (ORRICO FILHO, 1988 ; LAMADRID, SANCHEZ, 1990 ; ARCUSIN *et alii*,

² Le déplacement permet de réaliser des activités localisées dans des lieux distincts et se caractérise par un motif à l'origine, un motif à destination, un mode de transport, un lieu de départ, un lieu d'arrivée, une distance, une durée, un horaire... Il peut être constitué de plusieurs trajets, chacun correspondant à l'usage d'un et d'un seul mode. La mobilité, articulant la totalité des déplacements d'une unité de temps donnée, le plus souvent la journée, est alors le moyen de réaliser un ensemble d'activités localisées à la fois dans le temps et dans l'espace (BONNAFOUS *et alii*, 1981). Une telle perspective permet d'échapper à la vision purement technicienne de la mobilité-flux, mouvements enregistrés sur un réseau, pour en faire un objet social, une mobilité-enjeux (ROSALES MONTANO, 1988).

1993) semblent confirmer ces analyses. En Asie, même si une vision globale fait défaut, des travaux existent sur diverses villes, notamment indiennes (MAUNDER, 1986 ; RANGANATHAN *et alii*, 1988 ; SARNA, BHATIA, 1990), indonésiennes (CUSSET, LAVIGNE, 1988 ; SOEGJOKO, CUSSET, 1988) ou philippines (KUROKAWA *et alii*, 1989 ; VILLORIA, 1993).

La situation de l'Afrique, et tout particulièrement de l'Afrique de l'Ouest, est toute autre. Les travaux sur les transports urbains y sont rares et ne concernent que quelques villes, surtout des capitales. De plus, ils n'abordent généralement que les aspects liés à l'offre de transport. Là comme ailleurs, la prééminence de l'offre sur la demande s'explique d'abord par des considérations très matérielles, les enjeux économiques et financiers conséquents liés à la mise en place de nouveaux systèmes de transport. Mais des traits spécifiques à l'Afrique subsaharienne viennent renforcer cette focalisation sur les problèmes d'offre. Le caractère encore récent de l'explosion urbaine et les indépendances tardives ont longtemps retardé la prise de conscience, notamment institutionnelle, de la question du transport urbain. La plupart des sociétés de transport public ne sont ainsi apparues qu'au cours des années soixante-dix, dans un milieu souvent mal préparé humainement et financièrement. L'urgence, pour l'Etat, les bailleurs de fonds et les transporteurs eux-mêmes, fut alors d'identifier les mesures, financières, techniques ou de gestion, permettant d'améliorer le fonctionnement et la rentabilité d'entreprises quasi-perpétuellement déficitaires, sans chercher à évaluer finement les besoins des populations desservies. Pourtant ce désintérêt n'est à l'évidence pas sans effets pervers sur le moyen et le long terme, dans le champ transport d'abord en ne permettant qu'exceptionnellement une bonne adéquation entre offre et demande, et plus généralement, ensuite, en matière d'aménagement urbain.

La mobilité des citoyens africains s'avère donc largement méconnue : qui se déplace, pourquoi, comment ? Quelques enquêtes, spécifiques au secteur transport ou incluant un volet détaillé sur les déplacements, ont bien été réalisées dans les années quatre-vingts : enquêtes consommation à Abidjan en 1979 et 1988, enquêtes-ménages à Dakar en 1980 et à Bamako en 1984. Mais leurs enseignements sont souvent très lacunaires et, lorsque des comparaisons sont possibles, peu cohérents. Cependant, quelques grandes tendances se dégagent³ : importance de la vie sociale comme motif de déplacement, à côté du travail et de l'école, mobilité réduite et fortement contrainte des plus défavorisés et des femmes, distances et durées de déplacement s'allongeant avec l'extension des villes et marginalisant ainsi les habitants des périphéries, diminution de l'utilisation des deux-roues en dépit de la faible motorisation des ménages... L'analyse des flux de déplacements (répartitions horaires, par modes ou par motifs) y est plus fouillée que celle de la mobilité, mesurée soit globalement pour l'ensemble de la population,

³ Pour des éléments de synthèse, voir GODARD, TEURNIER (1992).

soit pour quelques groupes très larges tels que les riches et les pauvres, par exemple.

Ce parti de catégorisation des citadins selon leurs caractéristiques socio-économiques se retrouve dans quelques travaux de nature plus sociologique. Ainsi, dans son étude sur Abidjan, GIBBAL (1974) isole notamment au sein de chefs de ménage des "ruraux prolétariés", nouveaux arrivants aux revenus très faibles, et des "citadins", plus riches et nés en ville. Relégués en périphérie, les premiers n'ont d'autre horizon que leur quartier sous-équipé, coupés tant de leur village d'origine que du centre-ville, faute de ressources pour payer le transport en autobus. A l'opposé, les "citadins" ont un usage du milieu urbain beaucoup plus développé, reflet tout à la fois d'un mode de vie largement affranchi des contraintes traditionnelles et d'un accès plus aisé aux modes de transport motorisés. Plus récemment, une étude portant sur Ibadan montre des différences sensibles de style de vie et de comportements de déplacement entre les résidents de trois quartiers contrastés, tant du point de vue de la densité d'habitat que des revenus ou des valeurs et des attitudes (FADARE, HAY, 1987). Les oppositions entre pauvres, qui sont souvent les plus proches des normes traditionnelles, et riches, aux comportements déjà très occidentalisés, correspondent assez largement aux différences relevées à Abidjan entre "ruraux prolétariés" et "citadins".

De telles approches montrent bien les écarts sensibles que dissimulent les moyennes globales calculées sur la population totale d'une ville. Mais elles ne peuvent donner une idée précise des principaux déterminants de la mobilité car elles se limitent à des groupes soit très spécifiques (des hommes chefs de ménage chez GIBBAL), soit encore très hétérogènes (hommes et femmes aussi bien qu'enfants et vieillards confondus chez FADARE et HAY).

Notre objectif est alors de fournir ici divers éléments de cadrage sur les grandes tendances et les facteurs de différenciation en matière de mobilité quotidienne dans des villes d'Afrique subsaharienne, à partir de données issues d'enquêtes quantitatives auprès de ménages citadins. Pour ce faire, trois angles d'analyse ont été retenus :

- une mise à plat des principaux déterminants socio-économiques de la mobilité quotidienne et de leurs interactions ;
- la comparaison des usages et des images suscités par deux modes individuels, la bicyclette et la voiture, fortement contrastés ;
- l'influence des situations de pauvreté sur les besoins et les comportements de déplacements urbains.

Mais, préalablement, il convient de situer rapidement les terrains retenus, Bamako et Ouagadougou, ainsi que les enquêtes utilisées.

TERRAINS

Le Burkina Faso et le Mali sont des Etats enclavés de l'Afrique sahélienne, disposant d'une frontière commune. Leurs populations sont comparables, de l'ordre de 10 à 11 millions d'habitants au début des années quatre-vingt-dix. Le PIB par habitant est plus faible au Mali qu'au Burkina Faso, tout en demeurant dans les deux pays inférieur à un dollar par personne et par jour, tandis que l'Indice de Développement Humain est très similaire pour les deux Etats (en 1993, respectivement 0.223 et 0.225). Ces ratios situent ces anciennes colonies françaises parmi les pays les moins avancés. Leurs ressources monétaires dépendent très largement de l'extérieur, grâce à l'aide internationale d'abord mais aussi à travers les transferts des émigrants.

En effet, disposant l'un comme l'autre de peu de ressources naturelles, les deux Etats présentent la particularité d'être des terres d'émigration massive, notamment vers les pays du nord mais aussi et surtout vers les proches voisins du sud, au premier rang desquels la Côte d'Ivoire. C'est ainsi qu'en 1988 celle-ci comptait de l'ordre de 3 millions d'étrangers : un sur deux était burkinabé, un sur quatre malien (BERNUS *et alii*, 1994). Les effectifs sont donc considérables, qu'on les appréhende du point de vue du pays d'accueil ou qu'on les mette en regard des populations restées au pays.

Les deux capitales, Ouagadougou et Bamako, présentent des similarités, notamment physiques et démographiques, mais se distinguent très nettement du point de vue de la configuration de leurs systèmes de transport.

BAMAKO OU LA COEXISTENCE ENTRE MODES INDIVIDUELS ET COLLECTIFS

Le district de Bamako, composé de six communes urbaines, constitue de loin la plus grande agglomération du Mali : au début des années quatre-vingt-dix, sa population est estimée aux alentours de 800 000 habitants (660 000 au recensement de 1987). La ville est traversée par le Niger, et sa croissance démographique rapide s'est accompagnée d'une extension spatiale importante. Cet étalement de la ville s'est d'abord réalisé sur la rive gauche, au nord, puis récemment sur la rive droite qui attire une bonne partie des nouveaux logements, même si la densité d'habitat y reste nettement plus faible. Qui plus est, les deux communes de la rive droite restent sous-équipées (ENSUP, 1993). En effet, la

majorité des administrations, des lycées et établissements d'enseignement supérieur, de même que la zone industrielle et les deux marchés les plus importants sont situés sur la rive gauche. Par ailleurs, si les voies radiales sont revêtues, il n'en va pas de même des voies secondaires, ce qui renforce les problèmes de desserte par les transports collectifs de certains quartiers récents d'habitat spontané, notamment sur la rive droite.

Le système de transport bamakois se caractérise par la coexistence de moyens motorisés individuels et collectifs. Les deux-roues, notamment motorisés, tiennent une place nettement plus importante que les voitures. Mais Bamako est loin d'atteindre les taux de motorisation ouagalais : ainsi, en 1993, pour 100 ménages, on compte 28 voitures particulières, 86 deux-roues à moteur et 22 bicyclettes. Toutefois, du fait de la taille importante des ménages (de l'ordre de 11 personnes en moyenne), les individus ne disposant d'aucun moyen de transport individuel sont les plus nombreux, puisque 87% des femmes et 56% des hommes sont dans ce cas. Les différents types de transports collectifs assurent donc pour la grande majorité des Bamakois la seule alternative à la marche à pied. Dans ce secteur, les compagnies artisanales, de très faible taille pour la plupart, contrôlent la majeure partie de l'offre, que ce soit les *durunis* (404 ou 504 bâchées avec 15 places), les *sotramas* (minibus de 18 à 22 places), ou les taxis individuels ou collectifs. Dans le secteur structuré, plusieurs entreprises, publiques ou privées, ont été créées dans les années soixante-dix et quatre-vingt mais elles n'ont pas réussi à s'ancrer durablement dans le milieu. Plus récemment, deux entreprises privées, « Bamabus » et « Tababus », assurent une certaine part de l'offre.

OUAGADOUGOU OU L'EQUIPEMENT INDIVIDUEL

La ville de Ouagadougou comptait en 1992 de l'ordre de 800 000 habitants⁴ alors qu'en 1960 les Ouagalais étaient à peine 60 000. Cette croissance, due pour moitié aux mouvements migratoires des zones rurales vers la capitale, a entraîné l'extension accélérée de la ville qui a peu à peu phagocyté les villages l'entourant. En 1990, Ouagadougou s'étend ainsi sur 13 kilomètres du nord au sud et 17 kilomètres d'est en ouest.

Sous l'impulsion de Thomas Sankara, la période révolutionnaire (1983 à 1987) a donné lieu à un ensemble de mesures d'aménagement de l'espace urbain ayant laissé des traces profondes dans le développement et l'organisation de la ville. Sans

⁴ Une extrapolation des résultats du recensement de 1985 sur la base d'un taux de croissance annuel de 9,4 % (JAGLIN *et alii*, 1992) conduit à une estimation légèrement supérieure à 800 000 habitants en 1992.

rentrer dans le détail de ces mesures⁵, trois sont à retenir pour leur influence, plus ou moins directe, sur le secteur des transports :

- la redistribution des pouvoirs locaux, conçue afin de restreindre les pouvoirs traditionnels. Elle s'est appuyée sur un nouveau découpage administratif et spatial de la ville, rassemblant les quartiers anciens et les communes périphériques en trente "secteurs" ;
- les opérations de réaménagement et de déguerpissement dans certaines zones, notamment des quartiers centraux, qui ont provoqué le départ des populations vers la périphérie, bouleversant ainsi l'organisation de l'espace urbain et les modes de vie des Ouagalais. Le programme d'aménagement mis en place a ainsi permis la légalisation de 60 000 concessions dans les zones d'habitat spontané entre 1984 et 1989 ;
- la création en 1984 de la première entreprise publique de transport collectif de la ville, la "X9", dans un contexte *a priori* très favorable car la ville ne comptait alors aucune offre de transport collectif urbain, ni public ni privé. Mais après quelques années de prospérité et en l'absence de subventions de la part de l'Etat, les mauvaises conditions d'exploitation du réseau et le blocage des tarifs, à partir de 1987, ont entraîné une dégradation de la santé financière de l'entreprise et de la qualité du service rendu. Le nombre de lignes est passé de 7 en 1984 à 5 en 1992 et les itinéraires restants ont été progressivement réduits. Passant systématiquement par le centre-ville, ils ne desservaient alors que les quartiers centraux et péri-centraux, délaissant les zones nouvellement urbanisées. Aucune offre privée ne s'est substituée à cette offre publique déficiente.

Dans un contexte général marqué par le rejet affiché d'une certaine ostentation dans les comportements et la préférence pour les produits locaux, la défaillance du service de transport collectif a alors été palliée soit par la marche à pied, soit par les deux-roues à moteur et les vélos, ces derniers étant d'ailleurs produits localement pour l'essentiel. Il en résulte un niveau élevé d'équipement en modes individuels : en 1992, pour 100 ménages, on compte en moyenne 150 cycles motorisés, dont les deux tiers de moins de 50 cm³, 79 bicyclettes et 22 voitures. Près des deux-tiers des Ouagalais (de plus de 13 ans) ont alors accès à un véhicule, au moins occasionnellement. Cependant, l'augmentation du trafic et le mauvais état de la voirie ont entraîné une dégradation progressive des conditions de circulation et de la sécurité routière.

Si le cas ouagalais, dominé par le transport individuel, apparaît, pour une ville de cette taille et ayant une fonction de capitale, comme très exceptionnel à l'échelle

⁵ JAGLIN (1995) et JAGLIN *et alii* (1992) présentent des analyses approfondies des politiques urbaines de cette période et de leurs effets.

du sous-continent, la configuration multiforme du transport collectif fait de la situation bamakoise un exemple plus révélateur du contexte urbain africain. La comparaison de ces deux situations est alors d'autant plus aisée que les méthodologies d'enquête retenues sont très similaires.

ENQUETES

L'enquête ouagalaise s'est déroulée dans le cadre d'une étude globale du système de transport de cette ville, demandée tant par les autorités burkinabées que par les bailleurs de fonds internationaux (Banque mondiale et Coopération française), suite aux importantes difficultés financières de la régie publique X9. Elle avait pour ambition de mieux connaître le fonctionnement du système de transport, aussi bien du point de vue de la demande que de l'offre. L'enquête bamakoise faisait partie d'une vaste réflexion sur les conditions de développement de l'usage des modes non motorisés dans plusieurs villes de l'Afrique de l'Est et de l'Ouest, le volet transport de personnes autour des conditions du renouveau de la bicyclette étant plus développé que la dimension transport urbain de marchandises. Le projet était toutefois beaucoup plus porté par les organismes internationaux que par les pouvoirs publics locaux, dans l'ensemble sceptiques vis-à-vis de la bicyclette.

Bien que relevant d'études aux finalités sensiblement différentes⁶, la compatibilité entre les deux enquêtes a pu être préservée. Réalisées auprès des ménages pour relever leurs comportements et leurs attitudes face à la mobilité, la première s'est déroulée à Ouagadougou en février 1992, la deuxième à Bamako en décembre 1993, donc toutes deux avant la dévaluation du Franc CFA de 1994⁷.

Dans les deux villes, le ménage a été défini comme l'ensemble des personnes vivant sous le même toit et partageant le même feu. Ses membres sont très fréquemment (mais pas obligatoirement) apparentés et sa structure est généralement plus complexe et sa taille plus vaste que celle des ménages nucléaires caractéristiques des pays occidentaux. Le questionnaire commun aux deux enquêtes a été administré au domicile, sans filtrage sur le jour de la semaine. Il permet de recueillir trois niveaux d'information :

1. des données générales sur le ménage (composition socio-démographique, caractéristiques de la parcelle, de l'habitat et du logement, équipement transport du ménage, mais aussi habitudes alimentaires et itinéraire

⁶ Dans les deux villes, les travaux ont été menés en coopération entre des équipes locales et des centres français. Les membres de l'équipe franco-burkinabé ayant participé à l'étude sont : O. Andan, J.M. Cusset, L. Diaz Olvera, D. Plat du LET ; J.R. Carré, X. Godard (coordonnateur), J.F. Peytavin de l'INRETS ; B. Guiro, E.K. Ilboudo, G. Sirpe du CEDRES et S. Bamas, F. Kinda, J.B. Ouedraogo. Les membres de l'équipe franco-malienne étaient : J.M. Cusset, O. Klein, D. Patier, P. Pochet, F. Toilier (LET), A. Adoléhoumé (SITRASS), X. Godard (coordonnateur, INRETS), A. Ballo, M. Coulibaly, M. Djenapo, M. Keita (ARETRANS).

⁷ A cette époque, un Franc CFA vaut 2 centimes français.

- spatial antérieur du chef de ménage) ;
2. des renseignements concernant chaque individu de 14 ans ou plus (caractéristiques socio-économiques, accès aux moyens de transport et dépenses mensuelles liées à leur usage, opinions sur les modes de transport) ;
 3. enfin, diverses caractéristiques des déplacements de la veille de chaque individu enquêté (motif, horaire de départ et durée, mode, lieux d'origine et de destination).

Si chaque enquête bénéficie de quelques spécificités, par exemple un volet sur les habitudes de déplacement à Ouagadougou ou des questions plus précises sur les attitudes face à la bicyclette à Bamako, elles ne remettent pas en cause la comparabilité des deux bases de données. Seule différence notable, l'absence de questions sur le revenu à Bamako, l'équipe ayant jugé que cet aspect risquait de bloquer de nombreux ménages et donc de nuire à la réalisation de l'enquête. Nous verrons par la suite comment nous avons pu surmonter partiellement ce handicap.

Dans les deux villes, l'échantillon résulte du tirage aléatoire de ménages au sein de zones préalablement sélectionnées en fonction d'une stratification spatiale reposant sur une grille de critères économiques, d'équipement et d'accessibilité⁸. A Ouagadougou, l'enquête s'est déroulée dans 10 des 30 secteurs de la ville et l'échantillon final est composé de 753 ménages, 3682 individus de 14 ans ou plus et 13659 déplacements urbains. A Bamako, la passation du questionnaire s'est effectuée dans 14 des 66 quartiers de la ville et l'échantillon compte 251 ménages interrogés, 1666 individus de 14 ans ou plus et 4758 déplacements urbains.

L'échantillon bamakois est donc d'une taille sensiblement plus réduite que la base de données ouagalaise et il ne sera pas toujours possible d'en réaliser des décompositions aussi fines que pour l'échantillon ouagalais. Cette contrainte de taille est d'autant plus rigoureuse que nous raisonnerons par la suite essentiellement sur des jours de semaine (du lundi au vendredi, confondus), les mobilités de week-end, et tout particulièrement d'ailleurs celles du dimanche, présentant des spécificités notables (DIAZ OLVERA, PLAT, 1993a). Se limiter à un sous-ensemble des deux échantillons n'empêche toutefois pas de mener à bien une comparaison des comportements de déplacement dans les deux villes⁹.

⁸ Pour une présentation plus détaillée de la méthodologie d'enquête, voir pour Bamako, POCHET *et alii*, 1995 et pour Ouagadougou, GODARD (ss la dir. de), 1993.

⁹ Les analyses qui suivent ont fait l'objet de présentations partielles dans divers documents antérieurs. Ils sont recensés en Annexe 1.

PREMIERE PARTIE

DIVERSITE DES MOBILITES QUOTIDIENNES

S'il paraît clair que la mobilité quotidienne est l'expression des modes de vie, encore faut-il en adopter une définition qui permette de la rendre appréhendable, sans la réduire pour autant à sa dimension quantitative la plus immédiate, à savoir un nombre total de déplacements quotidiens par personne. Lors des comparaisons entre villes, nous chercherons donc systématiquement à dépasser l'observation du niveau de mobilité tous modes par la prise en compte du niveau de mobilité motorisée, de la répartition modale et par activité pratiquée ou du profil spatial des déplacements individuels. Nous examinerons successivement les effets de trois déterminants majeurs (le genre, l'âge et la position dans le cycle de vie, le revenu et le type d'activité professionnelle) puis nous analyserons les usages de l'espace urbain en regard des positions actuelles des individus au sein de cet espace. Nous allons néanmoins présenter dans un premier temps la configuration des flux de déplacement dans les deux villes, telle qu'elle ressort des déclarations des individus.

CHAPITRE 1

LES FLUX

La configuration des flux de déplacement durant la semaine peut être décrite à partir de quatre points de vue complémentaires : quand, où, comment et pourquoi ?

1.1. QUAND ?

La ventilation des déplacements selon l'heure à laquelle ils débutent permet d'identifier des pointes distinctes dans les deux villes, mais toujours calées sur les activités extérieures fortement contraintes, travail et études (Tableau 1).

Tableau 1 : Répartition temporelle des déplacements

	Bamako		Ouagadougou	
	%	%/heure	%	%/heure
avant 6.15	1,5	0,2	2,5	0,4
6.15-7.15	6,7	6,7	10,9	10,9
7.15-8.15	11,4	11,4	6,3	6,3
8.15-9.15	6,6	6,6	6,0	6,0
9.15-10.15	6,7	6,7	5,0	5,0
10.15-11.45	5,9	3,9	6,3	4,2
11.45-12.45	10,4	10,4	11,0	11,0
12.45-14.15	6,9	4,6	4,8	3,2
14.15-15.15	5,2	5,2	8,6	8,6
15.15-16.45	8,2	5,5	5,9	3,9
16.45-18.15	14,1	9,4	16,1	10,7
18.15-20.15	9,1	4,6	10,3	5,2
20.15-24.00	6,9	1,8	6,6	1,8
Ensemble	100,0		100,0	

Les périodes de pointe sont indiquées en gras

A Ouagadougou, la journée des actifs est organisée autour d'une pause-repas qui se traduit dans de nombreux cas par un retour à domicile. Il en résulte quatre périodes de pointe, en début et fin de matinée et en début et fin d'après-midi,

d'intensité pratiquement identique, à l'exception du retour au travail après le repas, un peu plus faible. A Bamako, la pratique fréquente de la journée continue se traduit par la disparition de cette pointe du début d'après-midi et un étalement plus important des déplacements liés à la fin de la journée de travail ou d'études durant le reste de l'après-midi. Qui plus est, l'embauche du matin est retardée d'environ une heure.

Au delà de ces différences, on observe dans les deux villes que près de la moitié des échanges quotidiens (46 % à Ouagadougou, 47 % à Bamako) se concentrent sur 4 heures 30, qui correspondent à Bamako, aux plages 6h45-8h15, 11h45-12h15, 15h45-18h15 et, à Ouagadougou, aux plages 6h15-8h15, 11h45-12h15, 14h15-14h45 et 16h45-18h15. Ces périodes voient toutefois leur importance diminuer sensiblement durant le week-end et tout particulièrement le dimanche durant lequel elles ne captent plus que de l'ordre d'un déplacement sur trois.

1.2. OU ?

Dans les deux villes, les flux s'organisent essentiellement sous forme pendulaire, seuls 12 % des déplacements n'ayant aucune extrémité au domicile. Cette importance du domicile dans l'organisation de la mobilité des citoyens présente également une seconde facette. Non seulement la concession est le lieu à partir duquel les sorties se distribuent sous forme d'allers et retours, mais qui plus est, c'est dans son environnement immédiat que se déroulent la plupart des sorties. Une décomposition des échanges permet d'isoler cinq types spatiaux de déplacements :

- internes, pour les déplacements effectués à l'intérieur de la zone de résidence, quartier à Bamako et secteur à Ouagadougou ;
- limitrophes, pour les déplacements réalisés entre la zone de résidence et une zone contiguë ;
- radiaux, pour les déplacements entre la zone de résidence et le centre-ville ;
- éclatés, pour les déplacements entre la zone de résidence et une zone n'entrant pas dans une des catégories précédentes ;
- autres, pour les déplacements n'ayant aucune extrémité dans la zone de résidence.

Deux déplacements sur cinq s'effectuent dans la zone de résidence et près d'un sur quatre a lieu entre le domicile et une zone limitrophe (Tableau 2). L'attraction du centre est toutefois loin d'être négligeable et s'avère, à Bamako comme à Ouagadougou, supérieure à celle des autres zones, du fait notamment d'une offre de services, de commerces, d'emplois et de lieux d'études plus importante.

Tableau 2 : Répartition spatiale des flux (%)

	Bamako	Ouagadougou
Internes	39	41
Limitrophes	23	23
Radiaux	17	18
Eclatés	12	10
Autres	9	8
Ensemble	100	100

La prédominance de la mobilité de proximité se confirme lorsque l'on observe la ventilation des flux selon la distance parcourue. L'absence dans les deux villes de repérages géographiques objectifs ne permet certes pas d'attribuer à chaque déplacement sa longueur exacte. Cependant, à Ouagadougou, certains déplacements (par exemple domicile-marché central) ont donné lieu à une évaluation précise de la distance parcourue, ce qui permet d'en déduire, dans un premier temps, des typologies de vitesse par mode, par type de liaison... susceptibles de fournir, dans un deuxième temps, une distance estimée pour les déplacements dont seule la durée est connue¹⁰. Trois classes de distance, faible, moyenne et élevée, ont ainsi été définies à partir de l'enquête ouagalaise¹¹ puis appliquées aux deux villes. Un déplacement sur deux à Bamako, deux sur cinq à Ouagadougou présentent un kilométrage faible, tandis que, dans les deux villes, un sur quatre correspond à une distance élevée (Figure 1).

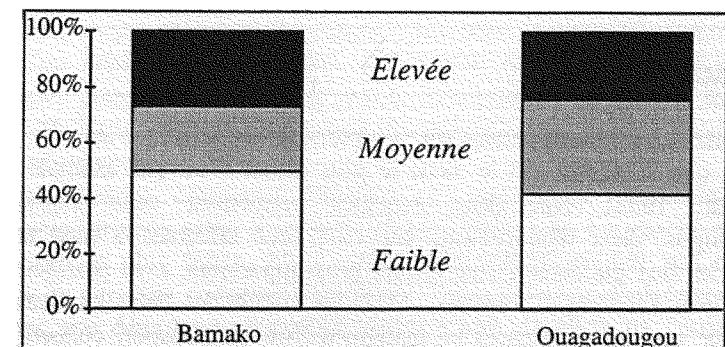


Figure 1 : Répartition des flux selon la classe de distance (%)

¹⁰ La méthode de détermination des distances ainsi que divers résultats complémentaires concernant Ouagadougou sont présentés dans TROLLE (1993).

¹¹ Elles correspondent respectivement à des parcours moyens de 1 km, 3,4 km et 7,3 km.

Plus spécifiquement, à Ouagadougou, si 45 % des déplacements font moins de 2 km, seulement 30 % correspondent à des parcours supérieurs à 4 km et 10 % à des déplacements de plus de 7 km (Figure 2). Mais l'élimination des déplacements pédestres dévoile un panorama bien distinct : il n'y a plus que 15 % de déplacements inférieurs à 2 km, contre un tiers entre 2 et 4 km et près d'un quart dans la tranche 4-6 km. L'existence d'une forte mobilité de proximité, se déroulant surtout dans le secteur d'habitat, semble donc s'appuyer principalement sur la marche, tandis que les déplacements plus longs, entre deux secteurs différents de la ville, relèvent essentiellement des modes mécanisés.

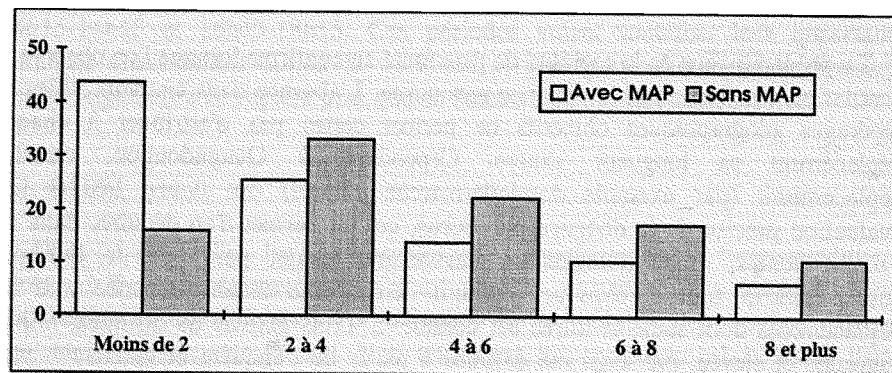


Figure 2 : Distribution des déplacements selon leur distance (km), à Ouagadougou (%)

1.3. COMMENT ?

Les rares chiffres disponibles sur la répartition modale dans les villes d'Afrique signalent que la marche est le mode le plus utilisé (voir par exemple GODARD, TEURNIER, 1992). Nos deux enquêtes confirment cette suprématie : à Ouagadougou, deux déplacements sur cinq sont effectués à pied tandis qu'à Bamako les flux piétonniers sont encore plus importants, avec pratiquement trois déplacements sur cinq (Tableau 3). Mais les similitudes entre les deux villes se limitent là, tant les différences en matière d'offre de transport collectif furent et demeurent notables. A Bamako, le transport collectif vient en seconde position, juste devant les deux-roues à moteur. Par contre, à Ouagadougou, il est le dernier mode alors que les deux-roues à moteur font pratiquement jeu égal avec la marche et que la bicyclette assure encore un dixième des échanges. La présence déjà ancienne d'un service d'autobus pourrait ainsi avoir découragé les Bamakois d'acquérir des moyens de transport individuel, même si ce moindre équipement

combiné à une couverture spatiale limitée par les transports collectifs semble également avoir entraîné un plus fort usage de la marche.

Tableau 3 : Répartition modale des déplacements (%)

	Bamako	Ouagadougou
Marche à pied	57	42
Bicyclette	2	10
Deux-roues à moteur	15	39
Voiture	9	6
Transport collectif	17	3
Ensemble	100	100

La marche est proportionnellement moins utilisée durant les périodes de pointe qu'en heure creuse : - 5 % à Ouagadougou, - 9 % à Bamako. Cette légère perte profite surtout au vélo à Ouagadougou et aux transports collectifs à Bamako. Toutefois, la répartition modale est moins sensible à la position dans la journée qu'à la longueur du parcours, quoique, d'une classe de distance à l'autre, les spécificités de chaque ville demeurent (Figure 3). Sur les petits parcours, la marche est prépondérante dans les deux capitales. Sur les distances moyennes, elle reste le premier mode bamakois mais s'efface derrière les deux-roues à moteur à Ouagadougou. La part du bus augmente avec la distance à parcourir, captant à Bamako un déplacement à moyenne distance sur cinq et deux déplacements longs sur cinq. A Ouagadougou, un phénomène similaire s'observe, mais à une échelle plus réduite puisque, même sur les longues distances, la régie X9 n'arrive guère à capter qu'un déplacement sur neuf. La marche est donc bien le mode des déplacements courts et moyens, les modes mécanisés se partageant les longues distances. Mais son abandon est d'autant plus précoce qu'un mode individuel figure parmi les alternatives.

A Ouagadougou comme à Bamako, les durées de déplacements sont naturellement variables selon les modes utilisés (Tableau 4). La marche présente le temps moyen le plus faible. Mais cette durée réduite ne doit pas dissimuler l'existence de parcours pédestres importants. Ainsi, les seuls déplacements à pied d'au moins une demi-heure constituent encore près de 10 % de l'ensemble des déplacements réalisés quotidiennement dans le district de Bamako¹². Alors qu'à Bamako, les durées moyennes pour les trois modes individuels sont équivalentes, à

¹² Ces résultats sont d'autant plus remarquables qu'ils ont été obtenus en excluant les très longs déplacements à pied des vendeurs ambulants, pour lesquels le déplacement est, pratiquement, une activité en lui-même.

Ouagadougou, si le temps moyen en deux-roues à moteur et en voiture particulière est plutôt faible, de l'ordre du quart d'heure, celui de la bicyclette est plus élevé (21 minutes). Ceci implique que ce mode n'y est pas utilisé uniquement pour les déplacements de proximité mais que, sur les distances importantes, il se substitue dans de nombreux cas aux bus défaillants de la X9. Enfin, dans les deux villes, les déplacements en transport collectif sont les plus pénalisants, dépassant en moyenne la demi-heure. Cela traduit sans doute de longs temps d'attente aux arrêts, dus à la pénurie de l'offre, ainsi que la nécessité de correspondances dès lors que le déplacement effectué n'est plus radial.

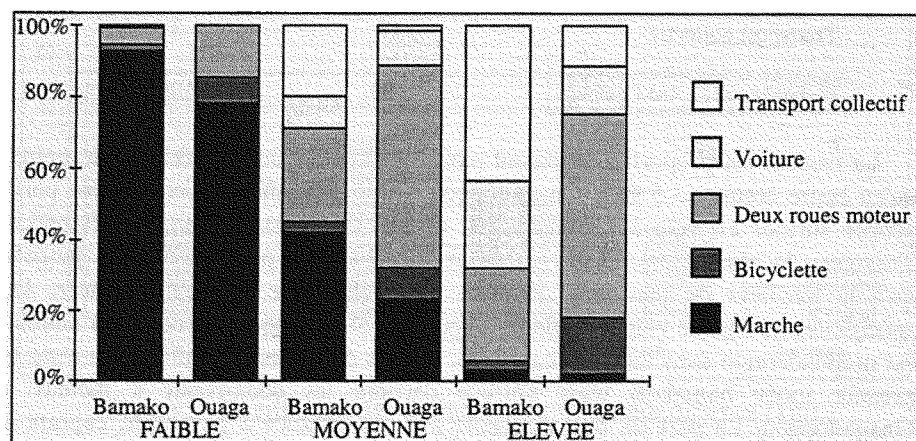


Figure 3 : Répartition modale selon la distance

Tableau 4 : Durées moyennes de déplacement, selon le mode (minutes)

	Bamako	Ouagadougou
Marche à pied	16	16
Bicyclette	21	21
Deux-roues à moteur	21	16
Voiture	22	15
Transport collectif	38	37

1.4. POURQUOI ?

Les motifs de déplacement se distribuent, selon leur fréquence, en trois grandes catégories, tant à Bamako qu'à Ouagadougou (Tableau 5). Travail, visites et études

prédominent largement, concernant chacun plus d'un déplacement sur cinq et générant à eux trois les sept dixièmes des flux. Les achats motivent un déplacement sur huit tandis qu'aucune des autres activités n'entraîne plus d'un déplacement sur vingt. La différence la plus notable entre les deux villes concerne le travail, légèrement plus prégnant à Bamako qu'à Ouagadougou. Même s'il est probablement risqué d'assimiler la totalité des déplacements liés à des visites à une mobilité contrainte¹³, on doit néanmoins constater la place réduite laissée à des activités faiblement contraintes telles que les loisirs.

Tableau 5 : Répartition des flux selon le motif de déplacement (%)

	Bamako	Ouagadougou
Travail	27	24
Etudes	21	22
Visites	23	23
Loisirs	4	5
Achats	12	13
Démarches	5	4
Religion	2	2
Accompagnement	2	3
Autre	4	4
Total	100	100

Ces motifs s'organisent autour de trois sphères : la vie active (travail et études), la vie sociale (incluant visites et loisirs) et la vie quotidienne (activités liées au ménage telles que les achats ou les démarches, mais aussi religion, accompagnements...). Leur poids respectif est pratiquement identique à Ouagadougou et à Bamako : près d'un déplacement sur deux relève de la sphère professionnelle, un peu plus d'un sur quatre de la vie sociale et un sur quatre de la vie quotidienne (Tableau 6). Ces proportions se modifient durant le week-end, moment privilégié des activités de sociabilité (presque un déplacement sur deux). Mais, conséquence de l'importance dans les deux villes du secteur informel,

¹³ Pour tous ceux pour lesquels l'individualisme n'est ni possible, ni souhaitable, les visites à des parents ou à des amis plus âgés ou plus « grands » comme la participation à des événements collectifs (baptêmes, mariages...) représentent une nécessité afin de ne pas être écarté de la protection sociale communautaire (MARIE, 1997). De tels actes se situent alors dans le registre des obligations et le temps qui y est consacré peut difficilement être assimilé à un temps libre, à un loisir.

et tout particulièrement des petits commerces, on retrouve le dimanche un taux non négligeable de flux professionnels : 17 % à Ouagadougou, 23 % à Bamako. En semaine, heures de pointe et heures creuses correspondent à des motifs de déplacement bien différenciés. Pendant la pointe, les deux tiers des échanges concernent le travail et les études, alors que pour le reste de la journée, les trois grandes catégories de motifs s'équilibrent.

Tableau 6 : Répartition des flux selon les trois types de motifs de déplacement (%)

	Bamako	Ouagadougou
Vie active	48	47
Vie sociale	27	28
Vie quotidienne	25	25
Total	100	100

Les déplacements liés à la vie quotidienne (que l'on nommera également déplacements ménagers par la suite) et ceux relevant de la sociabilité produisent majoritairement des flux internes à la zone d'habitat, tandis que les activités professionnelles présentent des configurations plus diversifiées, avec notamment de l'ordre d'un déplacement sur quatre entre le domicile et le centre-ville (Figure 4). Celui-ci reste donc d'abord un pourvoyeur d'emplois et de lieux d'études, même si la présence en son sein du marché central et des principaux centres administratifs tend à y attirer également divers déplacements ménagers (achats, démarches...).

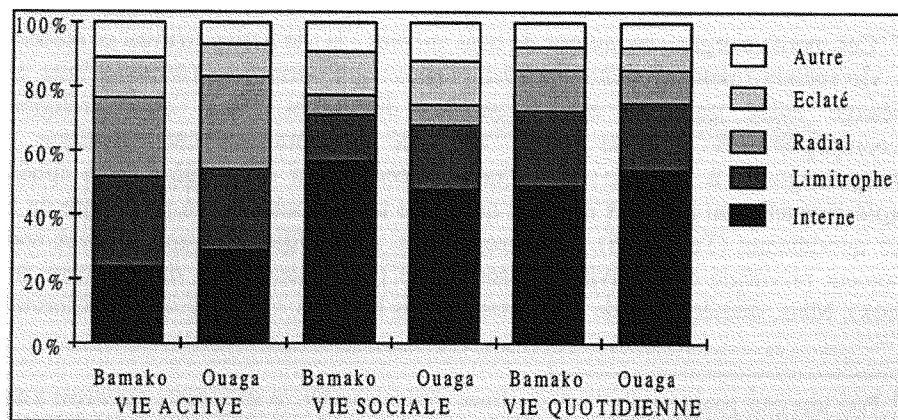


Figure 4 : Répartition spatiale des flux selon le motif de déplacement (%)

La marche est dans les deux villes le mode dominant des déplacements

ménagers, loin devant les deux-roues à moteur et, à Bamako, le bus (Figure 5). En comparaison, les flux liés à la sociabilité se caractérisent par un rééquilibrage en faveur des modes mécanisés individuels, au détriment de la marche à Ouagadougou et des transports collectifs à Bamako. Enfin, les déplacements professionnels, correspondant à des parcours plus longs, impliquent un moindre recours à la marche et un report vers les modes mécanisés, Bamako se caractérisant par la place du transport collectif et Ouagadougou se singularisant à nouveau par celle des deux-roues à moteur (et dans une moindre mesure de la bicyclette).

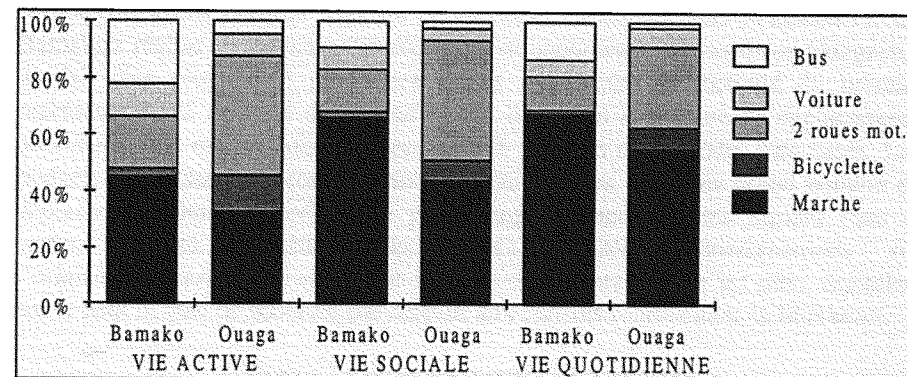


Figure 5 : Usage des modes, selon le motif de déplacement (%)

1.5. DE FORTES PROXIMITES ENTRE VILLES

Les flux de déplacement bamakois et ouagalais présentent donc des caractéristiques très similaires, qui peuvent être synthétisées en quelques chiffres :

- deux déplacements sur cinq ont lieu dans la zone de résidence ;
- près d'un déplacement sur deux s'effectue durant les pointes ;
- sur quatre déplacements, deux sont liés à la vie active (professionnelle ou scolaire), un à la vie sociale et un à la vie quotidienne.

Par contre, la répartition modale diffère sensiblement. Si la marche est bien dans les deux villes le premier moyen de déplacement, elle distance largement les transports collectifs à Bamako tandis qu'elle ne fait que jeu égal avec les deux-roues à moteur à Ouagadougou. Quelles peuvent être les conséquences de cette articulation de similitudes et de différences sur les comportements individuels de mobilité ?

CHAPITRE 2

TROIS DETERMINANTS MAJEURS

La similarité des flux dans les deux villes est d'autant plus remarquable qu'elle correspond à des niveaux absolus de mobilité¹⁴ bien distincts (Tableau 7). Un Bamakois réalise en moyenne 0,8 déplacement quotidien de moins qu'un Ouagalais, du fait d'un plus faible usage des modes mécanisés : la mobilité du premier représente 80 % de celle du second si l'on considère le nombre de déplacements quotidiens tous modes, mais seulement 60 % pour les seuls modes mécanisés. Les budgets-temps sont par contre beaucoup plus proches, le moins grand nombre de déplacements étant contrebalancé par l'usage de modes moins rapides (bus et surtout marche). Le tableau appelle alors trois séries d'enseignements : sur l'origine des écarts entre villes, sur la place de la marche dans les deux capitales, sur le haut niveau de mobilité par rapport aux chiffres fournis dans la littérature.

Tableau 7 : Niveaux de mobilité quotidienne

	Mobilité tous modes	Mobilité pédestre	Mobilité mécanisée	Budget-temps (mn)
Bamako	3,1	1,8	1,3	61
Ouagadougou	3,9	1,7	2,2	66

Les écarts entre villes ne semblent s'expliquer que très partiellement par les différences de taux d'équipement en modes individuels. Remarquons tout d'abord que possession d'un véhicule par le ménage ne signifie nullement accès indifférencié des différents membres du ménage à ce véhicule. Avant d'observer en détail dans la deuxième partie, pour la voiture et le vélo, les inégalités internes au ménage, nous pouvons d'ores et déjà constater les écarts considérables entre les deux villes en regard de l'accès aux modes de transport des individus de plus de 14 ans :

- 70 % des Bamakois contre 37 % des Ouagalais n'ont aucun véhicule individuel à leur disposition ;

¹⁴ Le niveau de mobilité correspond au nombre total de déplacements effectué par l'individu durant la journée. Il s'agit bien d'une sommation de déplacements et non pas de parcours ou de trajets.

- seul un Bamakois sur cinq en dispose en permanence tandis que c'est le cas de 44 % des Ouagalais.

Les inégalités d'accès aux modes individuels entre les deux villes sont donc particulièrement marquées. Toutefois, des accès identiques aux modes ne s'accompagnent pas de mobilités similaires dans les deux capitales comme le montre la Figure 6¹⁵. Alors que les individus ne pouvant accéder à aucun véhicule présentent des niveaux de mobilité proches, les différences les plus nettes concernent ceux disposant en permanence d'une voiture ou d'un deux-roues à moteur. Le caractère permanent de la disponibilité d'un mode s'accompagne en effet à Ouagadougou d'une mobilité très élevée (5 déplacements quotidiens, soit un de plus qu'en cas de disponibilité occasionnelle), contrairement à Bamako où elle ne semble pas concerner des citoyens spécialement mobiles.

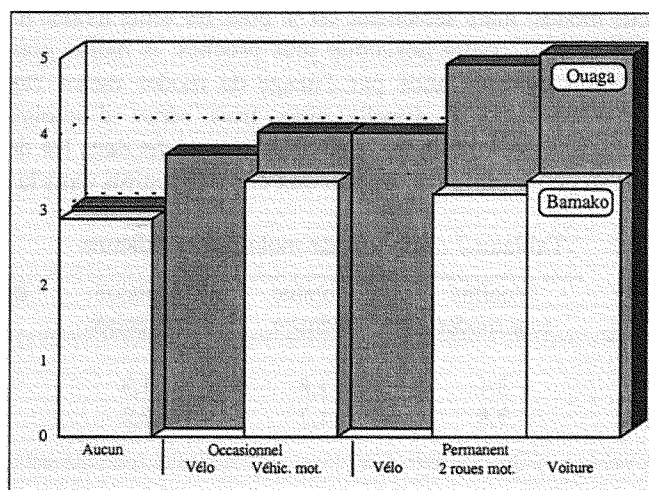


Figure 6 : Les écarts de mobilité selon l'accès aux modes individuels

Un tel écart résulte pour partie des conditions d'accès aux modes motorisés individuels. Coûteux à l'achat comme à l'usage, ils se retrouvent réservés à certaines catégories de la population : les deux tiers au moins des individus accédant en permanence aux modes motorisés sont des salariés ou des étudiants. Or ces groupes ne sont pas sujets aux mêmes horaires de travail dans les deux villes : journée continue à Bamako, pause-repas au domicile à Ouagadougou. Dans cette ville, le mode motorisé apparaît ainsi comme un outil pour se rendre sur le

¹⁵ Nous ne considérons pas à Bamako l'accès au vélo, car il est extrêmement limité : 1 % en occasionnel, 3 % en permanent ; les effectifs correspondants sont alors trop réduits pour autoriser des comparaisons fiables.

lieu de travail ou à l'Université plus que comme un instrument permettant un usage intensif de l'espace urbain et il est symptomatique de constater, notamment chez les salariés, des taux de déplacement secondaire par sortie tout à fait identiques dans les deux capitales. Les écarts de mobilité naissent alors plus de conditions de travail imposant des contraintes différentes que d'un accès distinct aux modes individuels. Nous reviendrons toutefois sur ce point lorsque nous examinerons les effets du statut d'occupation sur la mobilité.

Le deuxième commentaire renvoie au rôle crucial de la marche à pied. L'ignorer, ou ne pas se donner le moyen de l'appréhender correctement lors des enquêtes de terrain, conduit à sous-évaluer considérablement la mobilité de certains groupes de citoyens, notamment les femmes sans activité professionnelle. En particulier, les faibles taux de mobilité attribués aux citoyens des principales villes africaines tout comme d'ailleurs le poids démesuré des transports collectifs dans certaines cités latino-américaines résultent pour partie de ce manque de considération face au rôle central de la marche.

Cette visibilité limitée est d'autant mieux tolérée qu'elle s'articule d'une part avec des positions théoriques et d'autre part avec des enjeux économiques. Les premières correspondent à un primat accordé aux activités de production et à leurs conditions de réalisation, c'est-à-dire, dans le champ transport, à une focalisation sur les déplacements domicile-travail de la population économiquement active, essentiellement masculine. Les seconds se rapportent à la gestion des flux motorisés en période de pointe, qu'ils impliquent des risques d'encombrement de la voirie pour les décideurs politiques locaux ou la nécessité d'un suréquipement en véhicules pour les gestionnaires des entreprises de transport collectif.

Le glissement est alors aisé, de l'invisibilité de la mobilité de ces groupes à la conclusion d'une absence de besoins de déplacements, puis du constat de cette absence de besoins à l'inutilité de s'intéresser trop attentivement à la marche dans les enquêtes de terrain. Or, le parti retenu tant pour Ouagadougou que Bamako n'était pas celui là. Les besoins de déplacement des individus sont d'abord des besoins d'activités, qui peuvent ou doivent être réalisées dans des lieux et des temps variables. Choisir d'ignorer des lieux parce qu'ils sont proches du domicile revient à occulter des pans entiers des emplois du temps quotidien, à masquer divers besoins d'activités et de déplacement et, finalement, à écarter certains groupes de la population des effets potentiels des politiques de transport¹⁶.

Enfin, troisième commentaire, les niveaux moyens de mobilité ouagalais, mais aussi bamakois, sont considérables si on les compare aux estimations réalisées dans d'autres villes africaines, rarement supérieures à 2 (1,5 en moyenne à Abidjan ou 1,1 à Conakry, selon GODARD, TEURNIER, 1992). Cet écart résulte d'abord de

¹⁶ Nous reviendrons plus longuement plus sur les effets des politiques de transport à l'issue de notre analyse des mobilités quotidiennes des populations pauvres (Troisième partie).

choix méthodologiques distincts¹⁷. On vient de le dire, les déplacements pédestres sont parfois mal recueillis, voire volontairement ignorés dès lors qu'ils sont de courte durée, leur importance étant jugée négligeable si l'étude se situe explicitement ou implicitement dans une logique de conception ou d'évaluation de politiques de transport. Mais l'écart observé tient aussi à des effets de composition, dus à des différences dans les rythmes de vie ou dans l'accès aux modes, notamment individuels, comme on vient de le voir.

Plus généralement, les niveaux moyens de mobilité sont trompeurs car celle-ci est très inégalement répartie, tant entre les ménages qu'en leur sein. L'analyse de quelques uns de ses principaux déterminants permet alors d'évaluer ces écarts et leur variabilité entre les deux villes.

2.1. LE GENRE

Entre hommes et femmes, les différences se retrouvent à l'identique à Bamako et Ouagadougou (Tableau 8). En moyenne, dans les deux villes, un homme effectue quotidiennement plus d'un déplacement de plus qu'une femme. Cette fréquence de déplacement plus élevée correspond également à la fréquentation de zones plus lointaines et plus vastes. En caricaturant, la femme, même si elle s'aventure parfois jusqu'au marché central, reste cantonnée à son quartier d'habitat, seul lieu accessible à pied, tandis que l'homme, utilisant les modes mécanisés, déserte les alentours du domicile pour se rendre "un peu partout" en ville.

Tableau 8 : Niveaux de mobilité, selon le genre (nombre de déplacements)

	Femmes	Hommes
Bamako	2,4	3,7
Ouagadougou	3,2	4,4

L'explication de cet écart notable réside dans les modes de vie très différenciés entre hommes et femmes. Les activités des hommes s'organisent autour du travail et de la sociabilité, tandis que pour les femmes, le rôle de mère et d'épouse devant assurer le fonctionnement de l'unité familiale structure l'ensemble des activités, même lorsqu'elles pratiquent une activité professionnelle. Seule la petite minorité

¹⁷ A commencer d'ailleurs par le choix de la population d'enquête, ici les 14 ans et plus, ailleurs, bien souvent, les 5 ans et plus. Du fait de la faible mobilité des jeunes enfants, un effet mécanique d'accroissement se produit en effet lorsqu'on ne les inclut plus dans les statistiques. Mais les écarts que nous évoquons se retrouvent, quoique légèrement atténués, si l'on compare uniquement des populations plus âgées.

des femmes travaillant dans le secteur moderne (fonction publique ou assimilée, entreprises structurées...) présente un comportement moins marqué par ce double rôle¹⁸. *A contrario*, les hommes inactifs, qu'ils soient âgés et retraités ou jeunes et chômeurs, ne se consacrent que marginalement à des déplacements ménagers.

Cette répartition des tâches amène à une fréquentation différenciée de l'espace urbain, en conformité d'ailleurs avec les normes culturelles qui associent traditionnellement d'une part femme et intérieur et d'autre part homme et extérieur (voir par exemple, pour le Burkina Faso, YAMEOGO, 1987). Ainsi, à Ouagadougou comme à Bamako, le quartier du domicile est le lieu où se déroule la moitié des déplacements féminins alors que ce n'est le cas que d'un tiers des déplacements masculins.

Aux pesanteurs fonctionnelle et spatiale encadrant les comportements féminins, vient s'ajouter une inégalité dans l'accès et l'utilisation des modes de transport. Ceci se traduit par un usage de la marche beaucoup plus élevé chez les femmes que chez les hommes, 60 % des déplacements féminins à Ouagadougou et 70 % à Bamako étant effectués à pied contre, respectivement, 35 et 50 % des déplacements masculins. La disponibilité et l'utilisation des modes motorisés restent largement le privilège des hommes, ce que confirme bien la situation ouagalaise, la plus caricaturale du fait de plus forts taux d'équipement : la moitié des femmes ne dispose d'aucun mode de transport individuel, alors que ce n'est le cas que d'un homme sur quatre, ce qui permet à ces derniers de réaliser pratiquement la moitié de leurs déplacements en deux-roues à moteur.

La contrainte temporelle, peut-être plus encore que le manque de ressources économiques lié à l'absence de travail rémunéré, rythme fortement les comportements féminins, tant les tâches domestiques, qu'elles soient ou non associées à un travail extérieur rémunéré, pèsent sur la chronologie quotidienne. Pour l'homme, le rôle très majoritairement dominant d'actif apporte une double contrainte, spatiale, de par l'obligation de fréquenter le lieu de travail, mais aussi temporelle. Certes la rigidité des horaires de travail n'est pas toujours démesurée, mais l'affaiblissement de la contrainte spatiale au sein du programme d'activités quotidien implique qu'il gagne par ce statut des ressources importantes, au moins potentiellement convertibles en argent, en relations ou en moyens de déplacements. Ce n'est à l'évidence pas le cas des pauvres pour qui les migrations alternantes sont fortement consommatrices de temps et d'énergie, voire même d'argent.

Conséquence de rôles sociaux fortement différenciés, les activités pratiquées comme les espaces fréquentés séparent donc hommes et femmes. Contraintes spatiale et temporelle d'une part, captivité modale ne permettant pas de s'en

¹⁸ Les avantages liés à cette appartenance au secteur moderne, à commencer par la stabilité du revenu, sont d'ailleurs redoublés par le fait que l'époux relève souvent, lui aussi, de ce même secteur.

affranchir d'autre part, apparaissent comme les maîtres mots pour caractériser la mobilité des femmes tandis que la mobilité masculine se décline plutôt en termes de contrainte professionnelle et de souplesse modale, tout au moins chez les plus aisés.

2.2. L'ÂGE ET LA POSITION DANS LE CYCLE DE VIE

Les niveaux de mobilité en début et fin de cycle de vie sont très comparables dans les deux villes (Figure 7). Les jeunes (de 14 à 18 ans)¹⁹, à la journée scandée par les rythmes scolaires, réalisent pratiquement quatre déplacements quotidiens. Les personnes âgées (au dessus de 55 ans) effectuent à peine plus de deux déplacements par jour. Cette relative immobilité s'explique par les difficultés physiques liées au vieillissement et la disparition des déplacements dus au travail mais aussi par leur position générationnelle qui implique une évolution de leurs rôles, leur épargnant certaines activités extérieures. L'écart observé sur les moyennes entre les deux villes concerne donc essentiellement les adultes, le différentiel d'un déplacement se retrouvant aussi bien chez les plus jeunes (19-34 ans) que chez leurs aînés (35-55 ans). Le vieillissement se traduit ainsi par une diminution progressive de la mobilité à Bamako, alors qu'à Ouagadougou, son impact paraît nettement plus limité jusqu'à 55 ans et beaucoup plus abrupt ensuite. Mais ces évolutions se manifestent différemment selon le genre.

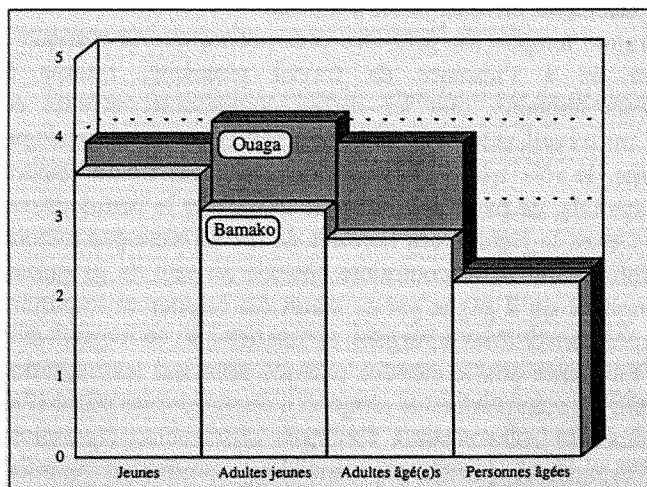


Figure 7 : Les écarts de mobilité selon l'âge (nombre de déplacements)

¹⁹ Sur les limites d'une définition des jeunes reposant uniquement sur l'âge et les conséquences de son dépassement en termes d'analyse de la mobilité, voir DILLE, 1995.

Pour les hommes, le fait le plus marquant concerne les déplacements de sociabilité qui croissent dans un premier temps alors que le réseau de relations de l'individu s'étend, stagnent ensuite à l'âge adulte, puis diminuent dès lors que l'individu devient un "visité" et non plus un "visiteur". Il n'a toutefois pas été possible de séparer la mobilité liée à la vie sociale selon la place que l'individu y tient, et donc les réseaux de relation selon qu'ils sont hiérarchisés ou égalitaires. Les premiers impliquent en effet un échange polarisé, d'où une mobilité très largement à sens unique (les plus jeunes visitant les plus âgés), tandis que les seconds correspondent à des pratiques plus partagées et donc à des échanges équilibrés (GIBBAL, 1974). Or la position dans le cycle de vie influe surtout sur le premier type de réseaux, même si, au delà d'un certain âge les seconds peuvent diminuer très rapidement. Bien que nos enquêtes ne permettent pas une telle décomposition de la vie sociale, on retrouve néanmoins chez les citadins des deux villes une mobilité de sociabilité beaucoup plus faible chez les hommes âgés, notamment inactifs, et cela quel que soit leur revenu.

Chez les femmes, les enjeux principaux liés à l'âge se déplacent de la vie sociale vers la vie quotidienne et les tâches ménagères dont l'apprentissage commence très tôt. Le passage au statut d'épouse signifie bien souvent un renforcement du poids de ces tâches, avant que la présence dans le ménage d'une fillette, d'une parente ou d'une domestique, permette à la femme de se décharger d'une partie d'entre elles et d'accéder plus aisément à une activité économique. En conséquence, la mobilité des épouses est plus riche et plus complexe lorsqu'elles sont secondées que lorsqu'elles ne bénéficient d'aucune aide dans la concession. Dans un contexte où les activités ménagères sont du seul ressort des femmes, le poids de la contrainte domestique repose alors sur des positions différenciées dans les classes d'âge et le vieillissement signifie l'opportunité de reporter certaines tâches sur de plus jeunes.

2.3. LE STATUT D'OCCUPATION ET LE REVENU

Les écarts entre les deux villes s'accroissent lorsque l'on considère l'influence du statut d'occupation sur la mobilité (Figure 8). A l'exception des retraités pour lesquels les niveaux moyens sont similaires, les différences, toujours au profit des Ouagalais, vont d'un demi-déplacement pour les actifs non-salariés à deux déplacements pour les salariés.

Pour ces derniers, l'explication, déjà évoquée précédemment, tient très largement à l'adoption quasi-systématique par la fonction publique malienne de la journée continue, alors que leurs homologues burkinabés bénéficient au contraire d'une pause de 2 à 3 heures pour le déjeuner qui suscite un aller retour supplémentaire au travail. Chez les inactifs, les écarts sont essentiellement imputables aux individus ayant utilisé un mode mécanisé. Non seulement ils sont

plus nombreux à Ouagadougou (35 % contre 28 % à Bamako), mais leur mobilité est plus importante, ce qui pourrait résulter de meilleures conditions de disponibilité de ces modes au sein des ménages. S'y ajoute un effet de structure dû au genre, les hommes, dont on a dit qu'ils se déplacent plus que les femmes, étant proportionnellement plus nombreux dans cette catégorie à Ouagadougou. Enfin, en ce qui concerne les jeunes scolarisés, les écarts de mobilité entre les deux villes sont essentiellement le fait des plus âgés pour lesquels deux particularités bamakoises se combinent : structurellement, des horaires qui se rapprochent de ceux des adultes et tendent vers la journée continue, notamment à l'Université, et, plus conjoncturellement, un mouvement de grève des cours dans l'enseignement supérieur qui diminuait les nécessités de déplacement des étudiants durant la période d'enquête.

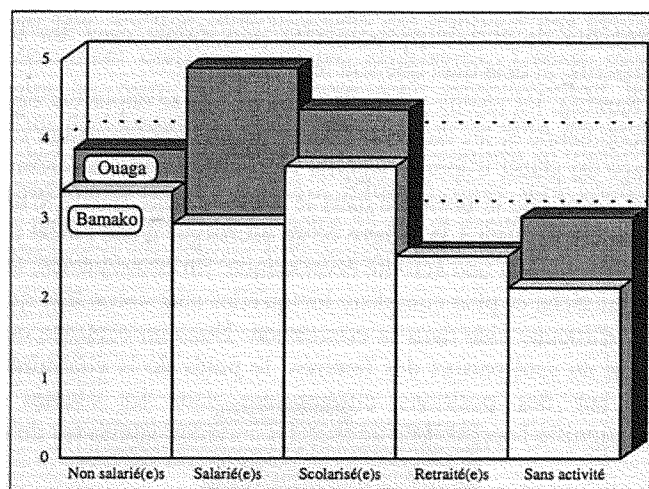


Figure 8 : Les écarts de mobilité selon l'activité professionnelle (nombre de déplacements)

L'analyse peut être prolongée sur Ouagadougou en examinant directement l'effet du revenu²⁰. Certes, il n'est que l'un des éléments permettant d'évaluer l'ensemble des disponibilités monétaires de l'individu. Il rend notamment mal compte du patrimoine disponible ou d'éventuels engagements financiers. Qui plus est, sa déclaration peut susciter des difficultés chez certains, soit par réticence vis-à-vis de l'usage qui pourrait en être fait ultérieurement, soit par méconnaissance lorsque les rentrées sont irrégulières. Il n'a été fourni que par quatre Ouagalais enquêtés sur cinq, avec des taux de réponse très inférieurs chez les actifs du secteur

²⁰ Rappelons que celui-ci n'a pas été recueilli à Bamako.

informel.

En dépit de ces limites, on constate une relation nette entre revenu et comportements de mobilité (Tableau 9). Les quatre indicateurs retenus pour caractériser la mobilité augmentent avec le niveau de revenu, mais dans des proportions très différentes. Entre les deux classes extrêmes, le budget-temps s'accroît d'un tiers et le nombre de déplacements des deux tiers, ce qui traduit la réalisation d'un plus grand nombre d'activités, d'ailleurs essentiellement liées au travail hors du domicile. Or, parallèlement, le budget-distance est multiplié par trois et le nombre de déplacements mécanisés pratiquement par quatre. En effet, les activités sont pratiquées dans des lieux de plus en plus éloignés du domicile. C'est, bien sûr, le cas du travail pour lequel le centre-ville prend un poids accru, mais aussi celui de la sociabilité qui, concentrée dans le voisinage chez les plus pauvres, se diffuse très largement dans les divers secteurs de la ville chez les plus riches. Cet élargissement des espaces fréquentés, qui ne s'accompagne pas d'une croissance aussi importante des temps de déplacement, est permis par le recours à des modes mécanisés de plus en plus rapides.

Tableau 9 : Caractéristiques de mobilité, selon le niveau de revenu (milliers de FCFA)

	0	0-10	10-30	30-60	60-100	>100
Déplacements (nb)	3,4	4,0	3,7	4,5	5,0	5,6
Dépl. mécanisés (nb)	1,4	1,5	2,5	3,9	4,7	5,3
Dépl. mécanisés (%)	41	38	68	87	94	95
Budget-temps (mn)	61	68	67	76	76	82
Budget-distance (km)	8,7	10,0	13,2	19,6	21,0	26,5

La marche à pied domine chez les individus disposant de moins de 10 000 FCFA par mois puis voit sa place se réduire pour n'être plus utilisée dès lors que les revenus dépassent 60 000 FCFA. La bicyclette capte 15 % des déplacements des individus disposant de moins de 30 000 FCFA et disparaît au delà. Le deux-roues à moteur, assez peu présent chez les pauvres, est le mode quasi-unique lorsque le revenu se situe entre 30 000 et 100 000 FCFA et assure encore près d'un déplacement sur deux au delà, faisant alors jeu égal avec la voiture. Quant aux transports collectifs, ils ne concernent aucun groupe de manière notable (un déplacement sur vingt seulement chez les individus sans revenu). Cet usage des modes s'appuie directement sur les capacités d'accès des Ouagalais aux moyens de transport individuels : dès lors que l'on dispose d'un véhicule, on l'utilise, par commodité mais aussi parce qu'il situe socialement l'individu. Ce

marquage social des différents modes, qui transparait déjà ici, se révélera plus nettement lorsque nous étudierons spécifiquement bicyclette et voiture dans la deuxième partie.

Cette situation peu favorable aux inactifs et aux actifs non ou faiblement rémunérés (apprentis, tâcherons, aides familiaux, actifs occasionnels...) n'est guère remise en cause par d'éventuels transferts au sein du ménage. Chez les individus sans revenu, seuls ceux pour lesquels le chef de ménage dispose mensuellement de plus de 100 000 FCFA se distinguent. Ils présentent une mobilité plus élevée que les autres inactifs, mais qui reste toutefois comparable à celle des Ouagalais actifs au revenu compris entre 10 000 et 30 000 FCFA. Cet effet restreint résulte de la conjonction d'un coût élevé d'usage des modes motorisés, de l'ordre de 10 000 FCFA par mois pour un deux-roues à moteur (ANDAN, CUSSET, 1993) et de la séparation des revenus et de la dissimulation de leur montant au sein du ménage. Même si "la disposition personnelle du revenu s'arrête là où commencent les obligations d'approvisionnement du ménage" (KINDA, 1987:325), la mobilité ne se situe à l'évidence pas au premier rang de ces obligations. Cet état de fait impose aux membres sans ressource de l'unité familiale de la réaliser au moindre coût, à moins d'un revenu du chef de ménage élevé.

Bénéficier d'un revenu personnel va donc tout à la fois permettre à l'individu de se déplacer plus, sur un territoire plus vaste et grâce à des modes de transport plus rapides. Ne pas en disposer condamne au contraire, non pas à l'immobilité, mais à une mobilité réduite, très centrée sur le domicile et effectuée à pied.

Ces différentes constatations se retrouvent si l'on se concentre sur un groupe de population plus homogène, les hommes chefs de ménage. L'intérêt d'une telle focalisation est de pouvoir éliminer de l'analyse d'éventuels perturbations dues à d'autres facteurs pesant sur les comportements, à commencer par les effets dus au genre, à la position dans le ménage et à d'éventuels transferts entre membres de l'unité domestique. On retrouve bien au sein de ce groupe une liaison forte entre niveau de mobilité, quel que soit l'indicateur retenu pour le mesurer, et le montant du revenu (Tableau 10).

Tableau 10 : Caractéristiques de mobilité des chefs de ménage, selon le niveau de revenu (milliers de FCFA)

	0-30	30-60	60-100	>100
Déplacements (nb)	3,6	4,5	5,5	5,8
Budget-temps (mn)	69	84	85	89
Budget-distance (km)	12,8	21,6	23,9	29,8

Cette liaison repose principalement sur deux types d'effets touchant la

transformation de la mobilité liée au travail. Quantitativement, sa croissance se mesure d'abord en nombre de déplacements, tant pour les déplacements domicile-travail que pour les déplacements secondaires organisés autour du domicile. Mais elle apparaît aussi qualitativement, en termes de distance, d'une part directement par un éloignement du lieu de travail d'avec le domicile et d'autre part, plus structurellement, par une diminution de la fréquentation des alentours du domicile : les plus riches concentrent leurs activités à l'extérieur du secteur de résidence (90 % de leurs déplacements), tandis que les plus pauvres réalisent encore un déplacement sur deux à proximité du domicile.

Cet élargissement des espaces fréquentés se manifeste à travers une augmentation des distances plus que des temps, grâce à l'adoption de modes plus rapides (Figure 9). La marche et le vélo sont clairement les modes des couches les plus pauvres : la première concerne uniquement un déplacement sur dix des chefs de ménage aux revenus supérieurs à 60 000 FCFA, alors que l'usage du second disparaît pratiquement dès lors que l'individu dispose mensuellement de plus de 30 000 FCFA. Les deux-roues à moteur captent 80 % des déplacements des chefs de ménage ouagalais gagnant entre 30 000 et 100 000 FCFA, leur part diminuant de moitié pour des revenus supérieurs, au profit de la voiture qui devient ainsi le mode le plus utilisé. Quant aux transports collectifs, aucune segmentation selon le revenu, pour les chefs de ménage, ne permet d'en exhiber un usage effectif.

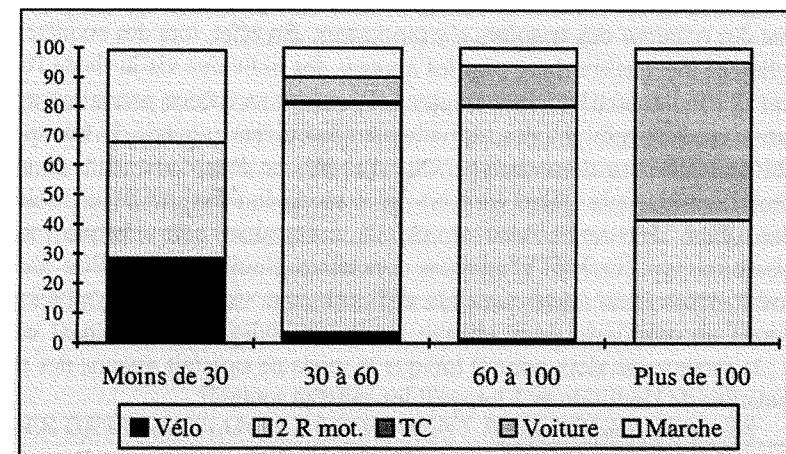


Figure 9 : Répartition modale des déplacements des chefs de ménage, selon le revenu (milliers de FCFA)

Cet usage variable des modes de transport par les chefs de ménage s'appuie sur l'évolution de leur disponibilité et de leur perception avec le revenu. Alors qu'en deçà d'un revenu mensuel de 30 000 FCFA, un individu sur cinq n'a aucun

véhicule individuel à sa disposition et deux sur cinq n'accèdent qu'à la bicyclette, au delà de 100 000 FCFA, pratiquement tous disposent d'un véhicule motorisé, la voiture étant même accessible à un chef de ménage sur deux (Figure 10).

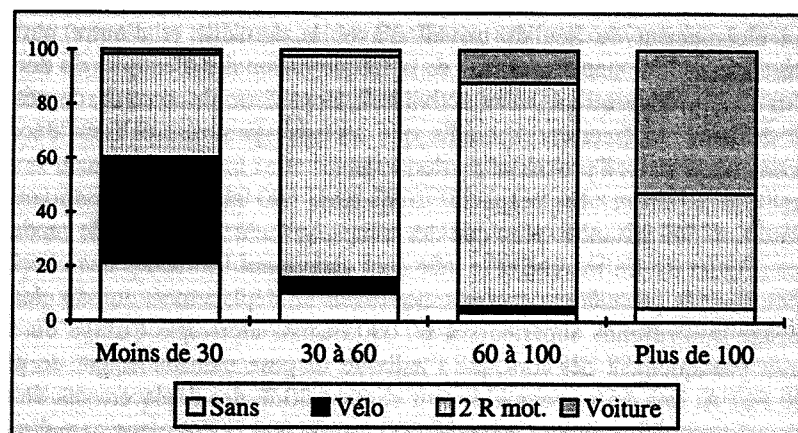


Figure 10 : Disponibilité individuelle des modes (%) chez les chefs de ménage, selon le revenu (milliers de FCFA)

Ces observations concernant l'usage des modes peuvent être complétées par l'analyse des opinions des enquêtés s'y rapportant. En effet, lors des enquêtes, nous avons cherché à connaître d'une part les attentes des individus vis-à-vis de l'offre de transport et d'autre part les réponses que les principaux modes pouvaient apporter à ces attentes. Les opinions des individus sur les divers moyens de transport ont ainsi été recueillies en deux temps. Tout d'abord, on leur demandait de signaler parmi huit items²¹ quels étaient les trois qu'un mode de transport devait, selon eux, satisfaire. Puis, dans un second temps, ils indiquaient pour chaque mode s'il remplissait ou non ces huit conditions. Les deux phases peuvent être analysées séparément, mais il est aussi possible d'obtenir une vision plus synthétique des perceptions en calculant, pour chaque mode, un indicateur combinant ces deux phases : le score varie alors entre 0 lorsque le mode ne satisfait aucune des attentes préférentielles de l'individu et 3 lorsqu'il les satisfait toutes²².

²¹ Les huit attributs potentiels proposés étaient les suivants :

1 - Etre libre d'aller et venir n'importe quand ; 2 - Dépenser peu d'argent ; 3 - Etre à l'abri du vent et de la poussière ; 4 - Pouvoir aller n'importe où ; 5 - Se faire voir par les autres ; 6 - Gagner le maximum de temps ; 7 - Se sentir à l'abri des accidents ou des vols ; 8 - Pouvoir se déplacer à plusieurs en même temps.

²² Au delà de l'intérêt de synthétiser les deux phases, le choix de ne calculer le score que sur les trois critères retenus par l'individu permet d'éviter de prendre en compte dans l'évaluation des modes des dimensions que l'usager potentiel ne valorise pas (ainsi du coût pour les plus riches).

L'observation de la perception des modes montre, quel que soit le niveau de revenu, une forte stabilité des scores du deux-roues à moteur (de l'ordre de 1,8) et des transports collectifs (de l'ordre de 1,3). Les variations enregistrées pour la bicyclette et la voiture sont beaucoup plus nettes (Figure 11). Si, pour les plus pauvres, les deux modes se situent pratiquement au même niveau, les différences s'accroissent parallèlement à l'amélioration du revenu. La bicyclette perd rapidement de son attrait, tandis que l'automobile, d'abord handicapée par son coût d'usage élevé, se pare progressivement de toutes les vertus, devenant un mode parfaitement adéquat pour les plus aisés.

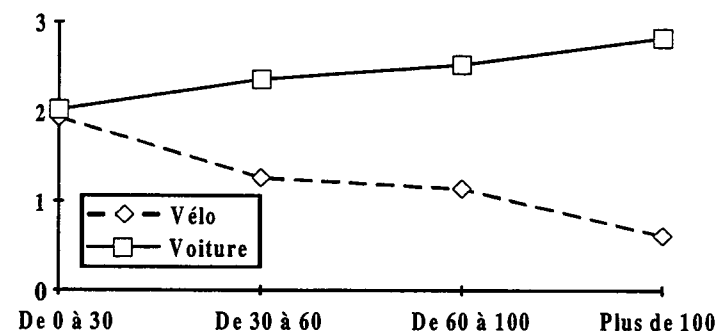


Figure 11: Scores du vélo et de la voiture chez les chefs de ménage, selon le revenu (milliers de FCFA)

Qu'elle repose sur l'observation de pratiques (les déplacements de la veille) ou sur le relevé d'opinions touchant aux moyens de transport (les scores), l'analyse de l'influence du revenu sur la mobilité quotidienne montre donc une stricte hiérarchie des modes, qui assigne à la bicyclette le rôle d'un mode de transition, entre d'une part la marche et les transports collectifs (presque inexistant à Ouagadougou toutefois) et d'autre part les deux-roues à moteur. L'automobile constitue le terme de cet « itinéraire » modal, terme d'ailleurs plus rêvé que réel pour la très grande majorité des citoyens ouagalais.

2.4. DES DETERMINANTS FORTEMENT INTERDEPENDANTS

Afin d'essayer de synthétiser et d'articuler certains des effets repérés dans ce chapitre, nous avons construit une typologie de la population combinant les déterminants socio-économiques examinés dans les pages précédentes. Le choix d'une désagrégation assez fine nous a imposé de ne mener l'exercice que sur l'échantillon le plus important, Ouagadougou. Cette typologie rend compte des écarts les plus significatifs entre niveaux moyens de mobilité mais permet

également de comprendre les différentes formes de cette mobilité. Elle repose sur trois étapes de désagrégation de la population (Figures 12 et 13).

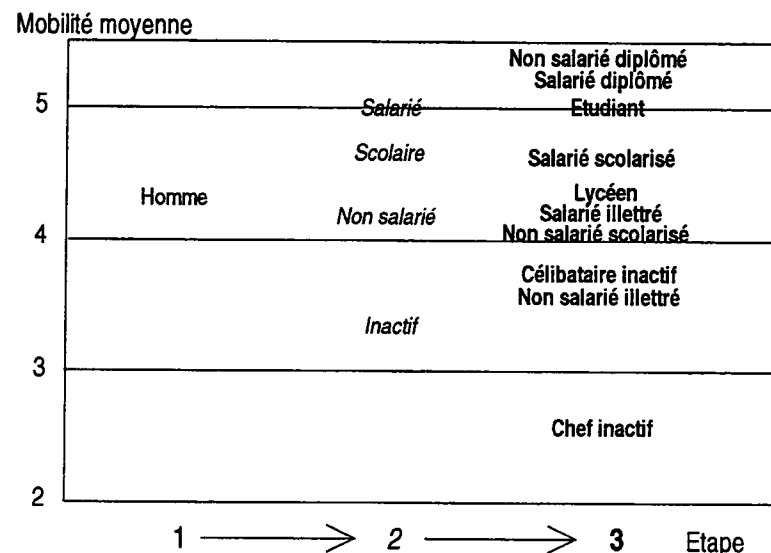


Figure 12 : Niveaux de mobilité de différents groupes d'hommes

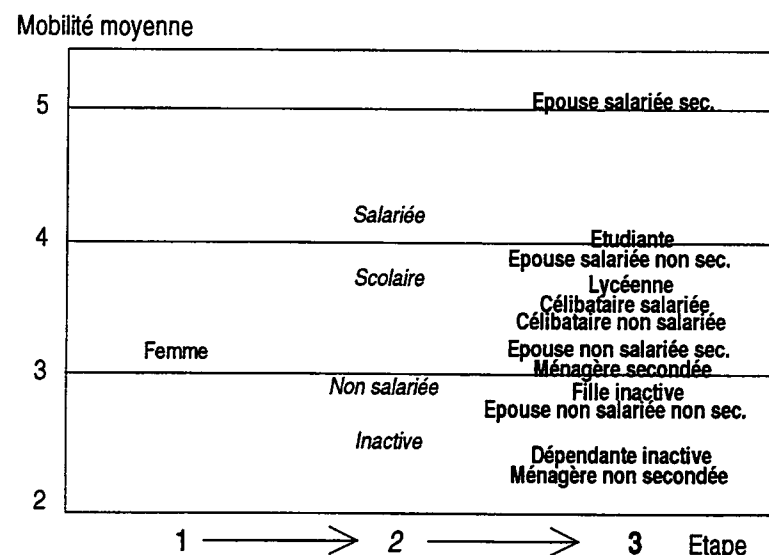
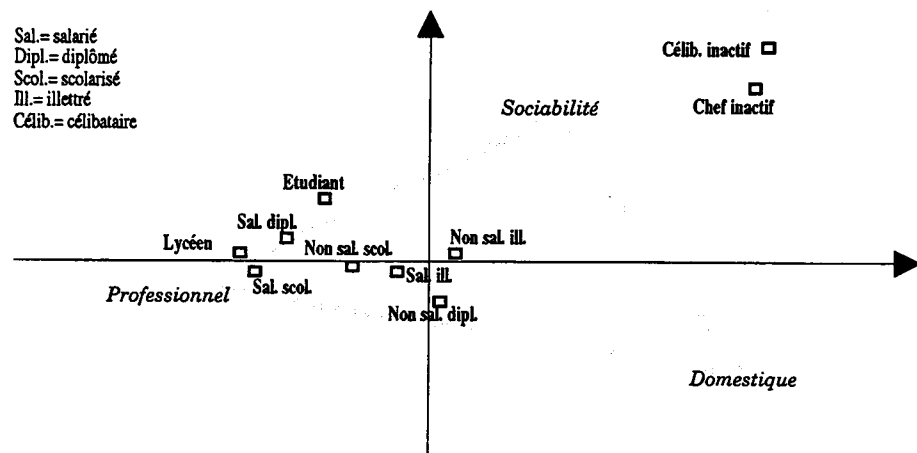


Figure 13 : Niveaux de mobilité de différents groupes de femmes

Le facteur discriminant le plus lourdement les comportements est le genre. Il conduit, on l'a vu, à des écarts sensibles entre hommes et femmes qui se maintiennent quel que soit le statut d'activité, second facteur de segmentation. Réciproquement, une même hiérarchie de la mobilité se dessine pour chaque genre : les salariés d'abord (5 déplacements pour les hommes et 4,3 pour les femmes), puis les scolaires (4,7 et 3,8 respectivement), les non-salariés (4,2 et 3 respectivement) et les inactifs (3,4 et 2,6 respectivement). Les écarts notables entre groupes, plus de 1,5 déplacement entre les catégories extrêmes tant chez les hommes que chez les femmes, renvoient d'abord aux impératifs liés à l'organisation du travail ou des études : journée continue ou non, flexibilité des horaires et du lieu de travail, possibilité de s'absenter... Mais ces groupes ne se distinguent pas seulement par la plus ou moins grande prégnance de l'activité professionnelle. Les différents statuts d'occupation conduisent en effet à des revenus moyens clairement ordonnés et reposent aussi, en amont, sur des parcours scolaires plus ou moins longs. A des contraintes professionnelles exprimées ici sous forme de motifs de déplacement s'ajoutent donc des ressources de différentes natures, monétaires, relationnelles, probablement aussi des différentiels de connaissance et de maîtrise du milieu urbain. L'articulation de ces contraintes et de ces ressources se traduit par des écarts sensibles entre groupes.

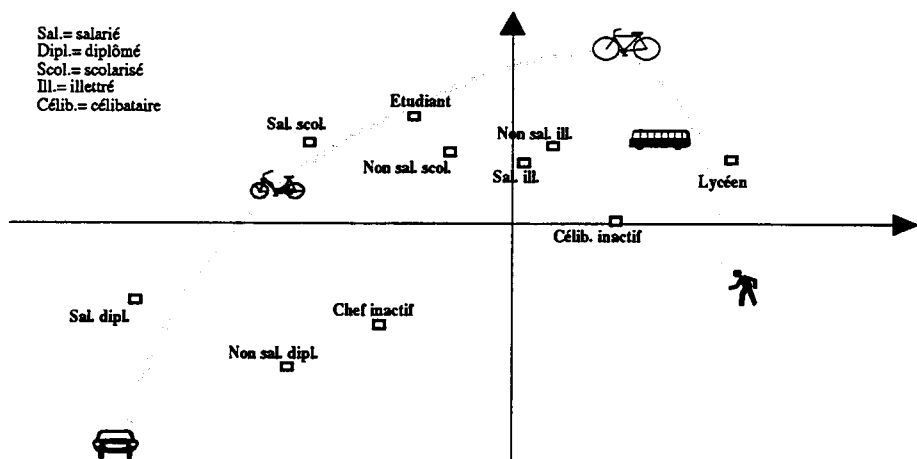
Au sein des huit groupes définis par la combinaison du genre et du statut d'occupation, la prise en compte de facteurs plus spécifiques, le niveau d'études chez les hommes actifs, la position dans le ménage pour les femmes et les inactifs, l'âge pour les scolaires, permet dans une troisième et dernière étape de préciser les niveaux et les formes de mobilité. Les figures 14 à 17 illustrent les écarts entre groupes et permettent d'observer certains effets croisés²³. Ainsi, la mobilité des femmes salariées, qu'elle soit repérée en termes de nombre de déplacements, de motifs ou d'usage des modes, les rapproche sensiblement de comportements masculins. A l'opposé, les célibataires inactifs, sans responsabilités professionnelles ou familiales, se situent dans une position marginale par rapport aux autres hommes, les rapprochant de fait de certaines mobilités féminines. Au delà des effets propres à chacun des facteurs examinés dans ce chapitre et sans remettre en cause leur caractère fortement déterminant, il convient donc d'en mesurer concrètement les interactions pour rendre compte précisément des comportements réels de mobilité.

²³ Les comportements de mobilité de ces différents groupes sont analysés beaucoup plus longuement en Annexe 2.



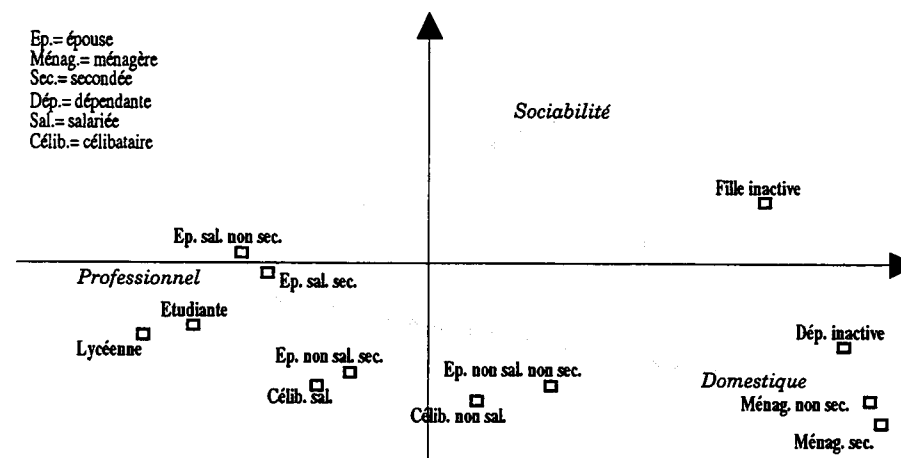
Premier plan de l'AFC croisant le type d'individu et le motif de déplacement

Figure 14 : Pourquoi se déplacent-ils ?



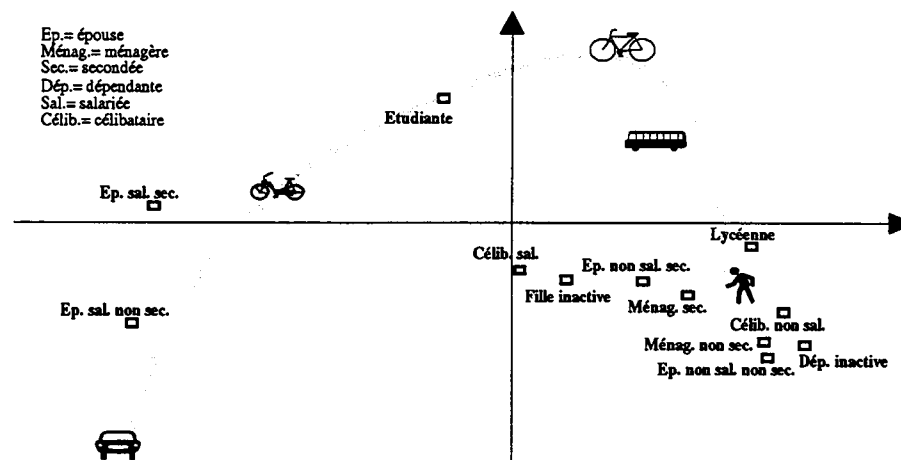
Premier plan de l'AFC croisant le type d'individu et le mode de déplacement

Figure 15 : Comment se déplacent-ils ?



Premier plan de l'AFC croisant le type d'individu et le motif de déplacement

Figure 16 : Pourquoi se déplacent-elles ?



Premier plan de l'AFC croisant le type d'individu et le mode de déplacement

Figure 17 : Comment se déplacent-elles ?

CHAPITRE 3

MOBILITES DE VILLE OU MOBILITES DE QUARTIER ?

La croissance démographique rapide des villes d'Afrique subsaharienne est due dans une large mesure à l'importance des flux migratoires qui amènent dans les cités, et tout particulièrement dans les capitales, des ruraux chassés par le manque de terre, attirés par l'espoir d'un accès au marché du travail ou repoussés par le poids des contraintes familiales. Même si la place des femmes va croissant, ces migrations restent encore très largement masculines, surtout si l'on observe des populations installées de plus ou moins longue date en ville et qui n'ont donc connu qu'en partie l'actuelle féminisation des mouvements migratoires.

Cette transplantation en ville ne s'effectue pas sans modifications des modes de vie. L'insertion de l'individu dans un milieu jusque là étranger se traduit par la transformation, voire l'abandon, de certaines coutumes et habitudes, l'adoption de nouveaux rythmes, de nouvelles valeurs (GROUPE DE RECHERCHES « VILLES ET CITADINS DES TIERS-MONDES », 1986a et 1986b). L'effet croisé de niveaux de revenu hiérarchisés et d'itinéraires spatiaux distincts se traduit par des pratiques de sociabilité, des usages de l'espace urbain, en un mot des formes de citadinité, bien différenciés (GIBBAL, 1974), conduisant certains à des replis sur le quartier et d'autres à une pratique plus riche de la ville. Il semble alors logique que de telles transformations conduisent à des écarts de mobilité, tant en niveau qu'en structure, dès lors que l'on segmente une population en groupes relativement homogènes de ce point de vue (CLEMENT, 1994), opposant migrants et non-migrants, résidents récents et plus anciens... Mais si l'on observe qu'à leur arrivée en ville les migrants se retrouvent souvent hébergés par des membres de la famille ou du village déjà installés²⁴, on peut prolonger le raisonnement et se demander si certains quartiers de l'agglomération, tout particulièrement en périphérie, ne vont pas ainsi concentrer des populations aux mobilités réduites et se retrouver coupés du reste de la ville.

Nous cherchons alors dans un premier temps à repérer les effets sur les comportements de mobilité de formes de citadinité différenciées puis nous examinons les liens entre localisation du domicile et mobilité quotidienne.

²⁴ Cet hébergement n'est bien sûr ni définitif, ni réservé aux seuls migrants. Mais il tend à s'allonger du fait de la situation de crise et concerne à Bamako au début des années quatre-vingt-dix près des deux-tiers des hommes migrants et la quasi totalité des femmes migrantes (MARCOUX *et alii*, 1995).

3.1. CITADINS ET RURAUX

Pour approcher ces formes de citoyenneté et construire un indicateur opérationnel, nous avons eu recours à une batterie d'analyses multidimensionnelles permettant de synthétiser un ensemble de facteurs relevant de diverses dimensions de la citoyenneté : les caractéristiques démographiques du ménage, l'ancienneté de l'installation en milieu urbain, certaines habitudes alimentaires, le type d'emploi, l'âge et la génération. Pour des questions de disponibilité des données, nous avons toutefois dû nous limiter aux seuls chefs de ménage ouagalais et, pour quelques traitements, à leurs épouses. Trois groupes de résidents ont ainsi pu être repérés, proches d'ailleurs de ceux définis par GIBBAL (1974) sur Abidjan.

Les « citadins » sont très majoritairement nés en ville (75 %, dont une moitié à Ouagadougou même) et un sur deux a effectué un séjour à l'étranger. Ils sont, en moyenne, plus jeunes que l'ensemble des chefs de ménage. Avec un revenu moyen de 115 000 FCFA, ils bénéficient d'une situation économique favorable, les deux tiers étant salariés ainsi d'ailleurs qu'un tiers de leurs épouses. Ils déclarent boire souvent du café soluble (58 %) et manger des pommes de terre (70 % parfois ou souvent), alors que seul un sur dix consomme souvent de la bouillie. Relativement plus présents dans le centre (16 %) et la première périphérie (45 %) que les autres groupes, un quart vit dans des villas et un autre quart dans du dur moderne. Les trois quarts des ménages disposent d'une télévision et plus de la moitié d'un réfrigérateur. Individus aisés ayant été familiarisés avec le milieu urbain dès leur plus jeune âge, ils présentent donc simultanément les caractéristiques culturelles et les atouts économiques leur permettant un usage extensif de la ville.

A l'autre extrême se situent les « villageois », dont plus de la moitié sont nés et ont grandi au village. La plupart sont arrivés directement à Ouagadougou, sans faire de halte dans des villes de province ni de séjour à l'étranger. Ils résident en seconde périphérie à près de 70 %, et, à plus de 80 %, dans un habitat traditionnel ou dans du semi-dur. Seuls 20 % ont une télévision et 10 % un réfrigérateur. Leurs habitudes alimentaires se sont peu modifiées : tous consomment souvent du tô, un sur deux souvent de la bouillie, alors qu'ils ne sont que 3 % à boire souvent du café soluble et qu'ils ne mangent jamais de pommes de terre. Un sur deux est un actif non-salarié, un sur quatre un inactif âgé. Leurs revenus personnels sont faibles, 40 000 FCFA en moyenne, la moitié ne disposant même mensuellement que de moins de 30 000 FCFA. Des trois groupes, c'est celui au sein duquel la polygamie est la plus répandue, les épouses étant inactives ou, éventuellement, non-salariées. Plus âgés, moins riches, les villageois paraissent plus en situation de subir les inconvénients de la vie urbaine que de bénéficier de ses avantages.

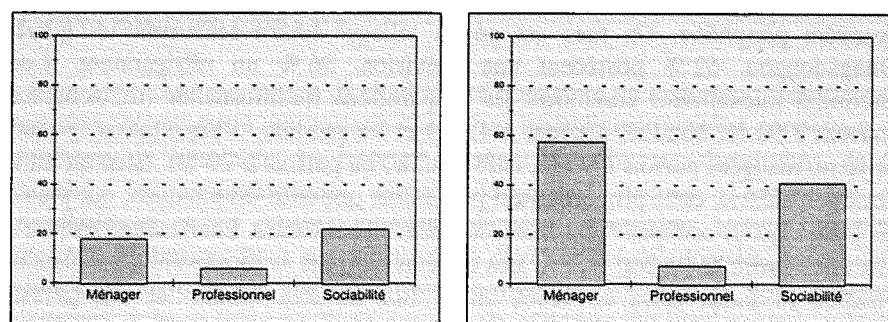
Entre ces deux catégories, nous trouvons les « citadins adoptifs ». Du point de vue des caractéristiques socio-économiques, ils présentent une configuration intermédiaire entre les deux groupes précédents. La moitié d'entre eux réside en

première périphérie. Un tiers est né au village, contre seulement un quart à Ouagadougou. 62 % possèdent une télévision, 36 % un réfrigérateur. Leurs habitudes alimentaires combinent les préparations traditionnelles (tô, consommé souvent à 90 %, bouillie, souvent à 43 %) et les produits d'importation (pommes de terre, mangées parfois à 90 %, café soluble, bu parfois à 70 %). Bien qu'un sur deux soit salarié, cette proportion est plus faible que chez les citadins ; qui plus est les postes qu'ils occupent sont hiérarchiquement inférieurs. Leur revenu moyen est alors de l'ordre de 75 000 FCFA. Les citadins adoptifs se retrouvent ainsi dans une position médiane, entre un accès limité aux services urbains et une pression modérée de leurs contraintes.

Ces trois formes de citoyenneté renvoient donc à des niveaux distincts, en termes d'insertion urbaine mais aussi de revenus (du point de vue de leur montant mais aussi de leur régularité). Nous essaierons alors systématiquement par la suite de mettre en évidence ce qui dans les différences de mobilité entre les trois groupes relève directement d'un effet revenu. Il ne s'agit pas, par là, de rechercher un éventuel effet « pur » de la citoyenneté, tant nous considérons que cette citoyenneté est un moyen d'accéder à des ressources et, notamment, un moyen d'améliorer éventuellement sa situation économique. En effet, les deux dimensions, citoyenneté et ressources économiques, sont nécessairement liées et se confortent l'une l'autre. Mais si le revenu est généralement considéré comme l'un des déterminants lourds de la mobilité, et nous venons encore de le vérifier pour les deux villes étudiées, ce n'est pas le cas de la citoyenneté. Il nous a donc semblé important de vérifier que les différences entre les trois groupes ne pouvaient être imputées uniquement aux écarts bien réels de revenus moyens.

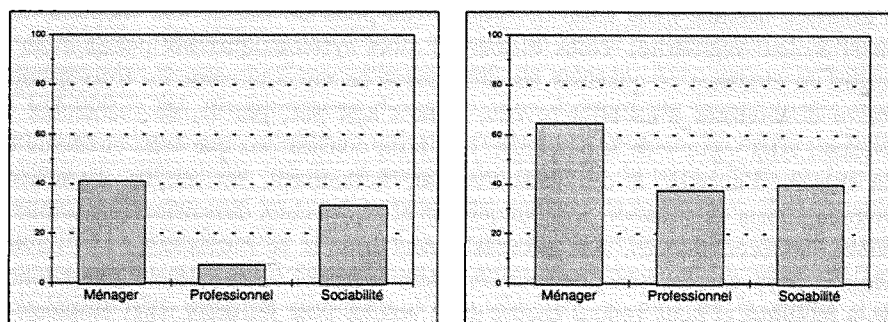
Logiquement, la mobilité croît sensiblement des villageois aux citadins adoptifs et de ceux-ci aux citadins (Tableau 11). Les différences sont plus fortes en ce qui concerne le budget-distance (+ 60 % pour les chefs de ménage, + 350 % pour les épouses) que le nombre de déplacements quotidiens (+ 30-40 %) ou le budget-temps (+ 20-30 %). Si l'on cherche à éliminer l'effet revenu, les différences entre les classes extrêmes s'amenuisent sans toutefois disparaître : pour les chefs de ménage, l'écart se réduirait ainsi au tiers de celui observé. Les différences entre citadins et villageois ne peuvent donc être imputées uniquement à un effet du revenu et s'appuient aussi sur des différences d'insertion en milieu urbain.

Les écarts de mobilité entre groupes se traduisent clairement en termes spatiaux, l'insertion urbaine présentant manifestement une dimension physique marquée. Ce que la comparaison des budgets-distance laissait déjà entrevoir se confirme en effet pleinement lorsque l'on examine la part des déplacements internes au secteur d'habitation dans l'ensemble de la mobilité (Figure 18).



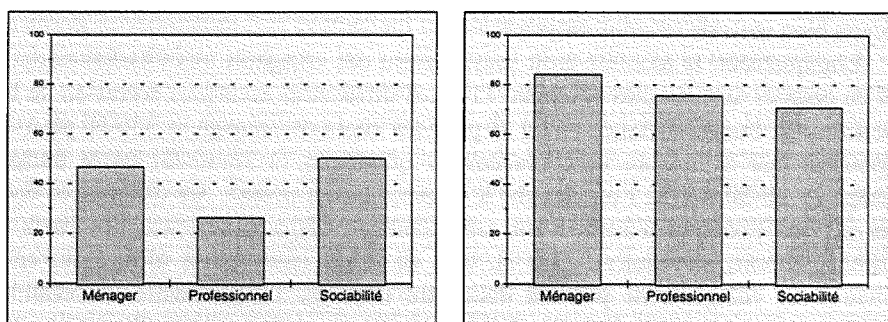
Citadins (moy. : 12 %)

Citadines (moy. : 30 %)



Nouveaux citadins (moy. : 21 %)

Nouvelles citadines (moy. : 51 %)



Villageois (moy. : 38 %)

Villageoises (moy. : 80 %)

« Ménager » regroupe les motifs achats (majoritaires), démarches, religion, approvisionnement en eau ou autre ; « Professionnel » ceux liés à l'activité professionnelle ou aux études ; « Sociabilité » ceux motivés par des visites aux parents ou aux amis (majoritaires), par les visites aux voisins ou par des activités de loisir.

Figure 18 : Part des déplacements internes au secteur d'habitat (globalement et par motifs) chez les chefs de ménage et leurs épouses, selon les types de citadinité

Tableau 11 : Caractéristiques de mobilité des chefs de ménage et de leurs épouses, selon les types de citadinité

	Chefs de ménage			Epouses		
	Citadins	C. adoptifs	Villageois	Citadines	C. adoptives	Villageoises
Déplacements	5,1	4,4	3,6	3,8	2,9	2,8
Budget-temps	82	75	67	55	43	40
Budget-distance	23,7	20,1	14,6	14,3	7,7	4,0

Déplacements en nombre, Budget-temps en minutes, Budget-distance en kilomètres

Chez les hommes chefs de ménage, quelle que soit l'activité considérée, la part des déplacements de proximité dans la mobilité croît sensiblement des citadins aux villageois, tout en restant néanmoins toujours inférieure à 50 %. Mais la mobilité professionnelle, dominante chez ces trois groupes masculins, demeure marquée par l'attrait du centre (au moins un déplacement sur deux est radial ou interne à la zone centrale), ce qui limite fortement le repli sur le quartier, même si la part des déplacements internes au secteur d'habitat quadruple (de 6 à 26 %). Pour les épouses, on retrouve bien une centration croissante sur les abords du domicile pour chacun des motifs, mais à des niveaux sensiblement plus élevés que chez leurs conjoints et avec des spécificités propres à chaque groupe. Chez les citadines, il faut noter le poids de la mobilité professionnelle, qui combiné à un statut fréquent de salariée, se traduit par une fréquentation assidue du centre, notamment en ce qui concerne la vie professionnelle. Pour les nouvelles citadines et les villageoises, les déplacements liés à la vie quotidienne dominent et impliquent une mobilité de proximité²⁵ que les quelques déplacements liés à des activités professionnelles, principalement de subsistance et donc généralement réalisées dans le quartier, ne font d'ailleurs que renforcer. L'espace que parcourent quotidiennement les villageoises se réduit donc à l'environnement immédiat de leur domicile, alors qu'à l'autre extrême, les citadins s'affranchissent presque totalement de leur secteur de résidence.

Pour les chefs de ménage, une insertion plus accomplie s'accompagne de la diminution de l'usage de la bicyclette et de la marche en faveur de la voiture, tandis que la part du deux-roues à moteur évolue moins, autour de 50 % (Figure 19). Pour les épouses, une insertion plus forte correspond également à une diversification modale, plus tournée toutefois vers les deux-roues à moteur que vers

²⁵ Chez les femmes, les activités liées à la vie quotidienne concernent d'abord les achats, notamment de nourriture, effectués aux alentours immédiats du domicile. Par contre chez les hommes, ces activités intègrent surtout des démarches, qui nécessitent un usage plus extensif de la ville, et notamment du centre. Pour une même sphère d'activité, il en résulte, entre conjoints, des investissements très différenciés des espaces urbains.

la voiture. On observe en fait chez les hommes comme chez les femmes des évolutions similaires, en structure plutôt qu'en niveau. En effet, on a vu précédemment les écarts entre les deux genres dans l'accès et l'usage des modes. L'enjeu de la diversification concerne alors chez les hommes le passage à la voiture et chez les femmes l'accès au deux-roues à moteur, ce qui n'est qu'une autre façon de constater que si les villageois réalisent « déjà » un déplacement sur deux en deux-roues à moteur, les villageoises, elles, sont pratiquement condamnées à la marche. Comme dans les analyses antérieures, les variations de revenu n'expliquent, au sens statistique, que partiellement ces différences dans la répartition modale. A titre d'exemple, une plus forte insertion multiplie par deux la diminution de la marche, en regard des effets liés aux seuls revenus. Ces usages s'appuient sur des taux de disponibilité contrastés. Ainsi, pratiquement, aucun villageois n'a de voiture à sa disposition, alors que c'est le cas d'un citadin sur quatre. Réciproquement, ces derniers n'utilisent pas la bicyclette, contrairement à un villageois sur quatre.

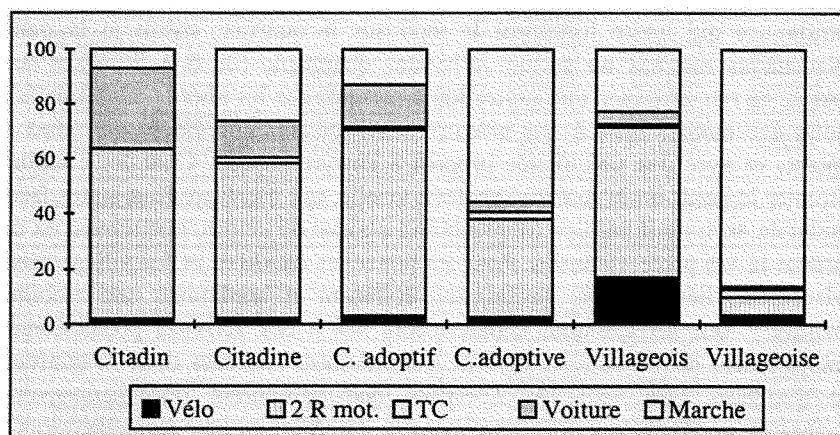


Figure 19 : Répartition modale des déplacements des chefs de ménage et de leurs épouses, selon les types de citadinité

En ce qui concerne les images qu'ont les modes auprès des différents groupes, nous constatons à nouveau une relative stabilité des scores des deux-roues à moteur et des transports collectifs, tandis que les scores de la bicyclette et de la voiture suivent des évolutions divergentes (Figure 20). Qu'il s'agisse des chefs de ménage ou de leurs conjoints, la bicyclette est d'autant plus appréciée que l'insertion est peu effective, quoique, même chez les villageois, l'écart avec l'automobile reste sensible. On retrouve là bien évidemment un effet revenu mais qui n'explique, selon le genre et le mode, qu'entre 40 et 60 % des écarts entre

catégories extrêmes. Néanmoins, deux facteurs socioculturels viennent amplifier cet effet. D'une part, la persistance de l'usage de la bicyclette dans les campagnes associe ce mode à des comportements et à des valeurs traditionnelles, ce qui implique un rejet croissant au fur et à mesure que l'individu s'éloigne des modes de vie ruraux. D'autre part, chez les citadins, l'idéalisation de l'automobile et la recherche de modes de vie occidentalisés (ou perçus comme tels) amène à valoriser ce mode bien plus que les autres Ouagalais. Ces divers phénomènes ont pour conséquence le double mouvement de valorisation de la bicyclette et de moindre engouement pour la voiture dès lors que l'on passe des citadins aux citadins adoptifs et de ceux-ci aux villageois (chez les hommes aussi bien que chez les femmes).

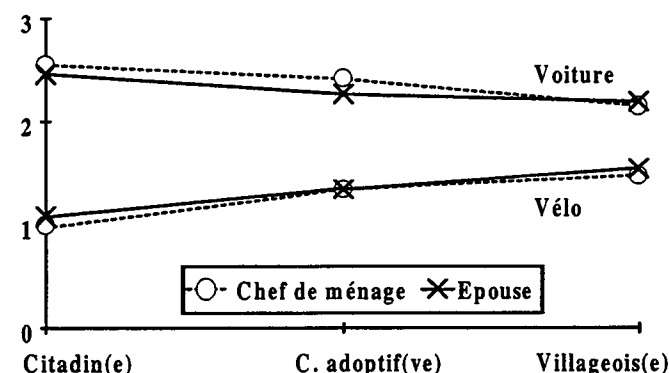


Figure 20 : Scores de la bicyclette et de la voiture chez les chefs de ménage et leurs épouses, selon les types de citadinité

Ayant mis en évidence trois formes de citadinité contrastées, nous avons pu observer que les écarts de comportement entre les individus en relevant étaient sensibles et se manifestaient tout particulièrement au plan spatial, par des mobilités contrastées mais aussi des localisations différenciées, ce qui nous amène à observer maintenant les liens entre mobilité et lieu de résidence.

3.2. CENTRE ET PERIPHERIES

Les informations recueillies sur les quartiers des deux villes ne permettent pas d'appréhender à l'identique dans les deux capitales les liens entre localisation du domicile et comportements de mobilité. A Bamako, nous mettrons ainsi en regard périphéries accessibles et enclavées, sans pouvoir, faute d'un échantillon suffisant, nous attacher au comportement des résidents du centre-ville. A Ouagadougou, nous

nous focaliserons sur trois quartiers aux populations typées, situés respectivement en centre-ville, en première couronne (ou périphérie) et en seconde couronne.

3.2.1. Périphéries accessibles et enclavées à Bamako

A Bamako, les résidents des périphéries accessibles et ceux des zones plus enclavées présentent des oppositions marquées, qui se déclinent aux plans économique, des conditions d'habitat et des comportements matrimoniaux.

Dans les périphéries accessibles, le salariat regroupe pratiquement les deux tiers des chefs de ménage, près de 40 % ayant un niveau scolaire équivalent au supérieur. Leurs épouses sont moins favorisées professionnellement, même si elles sont encore 30 % à être salariées et 40 % à avoir atteint le secondaire. Par contre, dans les périphéries enclavées, même si les taux d'activité s'avèrent tout à fait comparables, on y observe un glissement net des salariés vers les non-salariés et une prédominance des individus illettrés ou n'ayant pas dépassé le primaire.

Les ménages des périphéries accessibles résident à 80 % dans des habitations en dur ou dans des villas, tandis que ce n'est le cas que de 20 % de ceux résidant dans les périphéries enclavées. Les premiers, localisés généralement en première couronne, demeurent pratiquement tous sur des parcelles loties, ce qui n'est le cas que d'une minorité des seconds, refoulés pour la plupart en deuxième périphérie.

Enfin, alors que l'origine géographique des deux groupes de chefs de ménage est pratiquement identique (20 % sont nés au village, 20 % sont bamakois et un sur deux vient d'une autre ville malienne), ce n'est pas le cas de leurs conjoints. Les épouses résidant dans les zones enclavées sont plus nombreuses à être nées au village et, surtout, moins fréquemment bamakoises de naissance, quelle que soit l'origine géographique du mari (Figure 21).

Tout semble donc indiquer une insertion urbaine plus poussée des ménages des périphéries accessibles, même s'ils sont moins nombreux à être propriétaires (la moitié contre les trois quarts)²⁶.

²⁶ Les habitants des « quartiers récents non viabilisés » sont plus souvent propriétaires que les résidents des vieux quartiers centraux, mais l'accession à la propriété n'est nullement synonyme d'une amélioration des conditions d'habitation. Bien au contraire, dans ces quartiers récents, les propriétaires subissent des conditions de vie plus précaires que les locataires (MARCOUX *et alii*, 1995). Les observations que nous présentons, séparant périphéries accessibles et enclavées, s'inscrivent très certainement dans des logiques similaires.

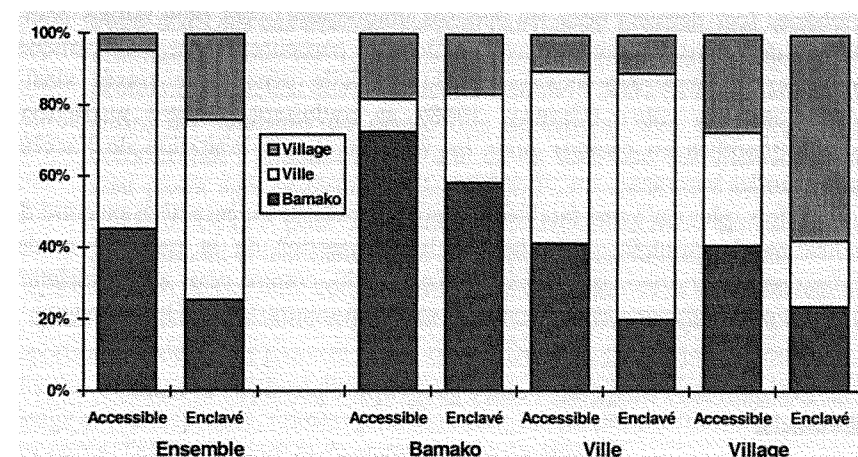


Figure 21 : Lieu de naissance des épouses, selon le lieu de naissance du chef de ménage

Les écarts de mobilité observés sont nets (Tableau 12). Tous déplacements confondus, ce sont les résidents des périphéries accessibles, donc les catégories les plus aisées, qui présentent la mobilité urbaine la plus faible. Toutefois, ils redeviennent les plus mobiles si l'on considère les seuls déplacements motorisés, chez les hommes comme chez les femmes. Cet écart extrêmement important concernant la mobilité pédestre (presque de 1 à 4 entre les deux types de localisation) renvoie d'abord à une prédominance du quartier dans la mobilité dès lors qu'il est enclavé (+ 0,7 déplacement pour les hommes, + 1,0 pour les femmes).

Tableau 12 : Niveaux de mobilité à Bamako, selon le type de périphérie

	Mobilité tous modes		Mobilité mécanisée	
	P. enclavée	P. accessible	P. enclavée	P. accessible
Chefs de ménage	3,5	2,6	1,7	2,1
Epouses	2,4	2,0	0,4	1,5

Mais il s'explique aussi et surtout (ou d'abord ?) par la conjonction du niveau de desserte du quartier et de sa position géographique dans l'agglomération. En première couronne, les niveaux de mobilité selon le type de liaison sont équivalents chez les femmes comme chez les hommes, à l'exception toutefois des déplacements internes à la zone d'habitat, plus importants pour les habitants des zones enclavées ; par contre, en deuxième couronne, les déplacements radiaux et entre

périphéries (ces derniers pour les épouses uniquement) sont plus faibles pour les résidents des quartiers enclavés au bénéfice des parcours internes. Le manque de moyens conjugué à une localisation du domicile pénalisante recrée ainsi un « village dans la ville » (GIBBAL, 1988), se traduisant par une restriction de l'espace quotidien au quartier pour les femmes et une limitation de l'accès au centre pour les hommes.

Toutefois, plus qu'à une fatalité qui serait imputable au caractère excentré de la localisation du domicile, c'est bien à la conjonction de la pauvreté et de la localisation en périphérie que ce phénomène est dû, comme nous allons maintenant le repérer plus nettement encore sur trois quartiers contrastés de Ouagadougou.

3.2.2. Les quartiers ouagalais : entre géographie physique et histoire individuelle

L'image de périphéries réservées de fait à des populations marginalisées ne peut guère s'appliquer à Ouagadougou. Les politiques publiques urbaines des années quatre-vingt se sont traduites par un certain brassage des populations dans les secteurs de la seconde périphérie (JAGLIN, 1993). Ils accueillent tout à la fois des "déguerpis" victimes de la modernisation des quartiers centraux, de nouveaux arrivants que les familles déjà installées au cœur de la ville ne peuvent plus héberger du fait des densités élevées²⁷ et des membres des classes moyennes et supérieures qui préfèrent s'éloigner pour accéder à la propriété plutôt que de demeurer en location ou dans la famille près de leurs lieux d'emplois. En dépit de cette relative homogénéisation spatiale, les terrains d'enquête retenus permettent d'isoler des zones assez typées du point de vue des caractéristiques socio-économiques des ménages interrogés.

Afin d'examiner les effets du lieu de résidence sur les comportements de mobilité, nous allons maintenant nous focaliser sur trois zones particulières :

- une zone d'accession à la propriété localisée en seconde périphérie, la Cité An IV B du secteur 21, initialement destinée à l'accession à la propriété de couches moyennes ; lors de l'enquête, les résidents sont installés sur les parcelles depuis moins de 10 ans, leurs revenus sont relativement élevés (100 000 FCFA en moyenne pour les chefs de ménage) ; les épouses sont pour la plupart actives, gagnant 38 000 FCFA en moyenne.
- un quartier dense de la seconde périphérie (Dassasgo) : l'habitat est traditionnel, les deux tiers des chefs de ménage sont nés en milieu rural et leurs ressources mensuelles s'élèvent en moyenne à 60 000 FCFA. Il ne

²⁷ Cette nécessité pour de nouveaux arrivants, mais aussi pour des membres des jeunes générations, de « partir » en périphérie du fait du surpeuplement des concessions anciennes érigées en centre-ville se retrouve d'ailleurs à l'identique à Bamako (VUARIN, 1991).

s'agit donc pas des couches les plus pauvres de la population, mais il faut néanmoins observer que les épouses, généralement sans activité professionnelle, ont des revenus très faibles (7 500 FCFA en moyenne).

- enfin, des quartiers du centre-ville bordant au sud et à l'est la zone commerciale ; l'habitat est en dur ou en semi-dur, les chefs de ménage sont plutôt âgés et disposent de 60 000 FCFA de revenu mensuel propre (20 000 FCFA pour les épouses). Les Ouagalais de naissance y prédominent et leur installation sur la parcelle est déjà ancienne.

L'observation de ces trois zones permet donc de croiser deux dichotomies : l'une est spatiale et distingue centre et périphérie, l'autre est économique et sépare, toutes proportions gardées, des pauvres et des riches. De plus, plutôt que de comparer des individus moyens de chacune de ces zones, nous centrons l'analyse sur les chefs de ménage et leurs épouses, comme pour Bamako, ce qui permet d'atténuer, au moins pour partie, l'effet du genre et du statut au sein du ménage.

Ce n'est qu'en termes de nombre total de déplacements que les chefs de ménage des trois zones présentent des mobilités proches (Tableau 13). En périphérie, l'effet du revenu est tel qu'on l'attendait : les résidents de la zone aisée recourent légèrement plus aux modes mécanisés et parcourent des distances sensiblement plus importantes. Cet usage d'un espace plus vaste se redouble de plus d'une complexification de l'organisation des activités puisque cette catégorie présente un taux extrêmement élevé de déplacements secondaires, c'est-à-dire sans extrémité au domicile : deux déplacements sur cinq contre un sur quatre pour les deux autres groupes. Mais, à revenu moyen similaire, les différences entre centre et seconde périphérie (Dassasgo) sont particulièrement nettes. Résider en périphérie implique un usage des modes motorisés plus important et un accroissement de moitié des temps et des distances quotidiennes (les vitesses moyennes étant équivalentes). Les écarts entre épouses sont encore plus marqués et remettent en cause la liaison simple entre mobilité et revenu. En effet, en niveau de mobilité tous modes comme en temps passé à se déplacer, les plus mobiles sont les plus pauvres, ce qui renvoie parfaitement aux observations bamakoises. Ce paradoxe apparent est essentiellement imputable à des déplacements ménagers réalisés à pied et à l'intérieur du secteur d'habitat, et donc à une vitesse moyenne très faible. On retrouve par contre chez les épouses de la Cité An IV B un usage notable des modes mécanisés et le parcours de distances importantes, mais à des niveaux bien inférieurs à ceux de leurs conjoints, quoique à une vitesse équivalente à celle des chefs de ménage du centre ou de la périphérie pauvre. Plusieurs formes de mobilité apparaissent ainsi en relation avec la localisation de l'habitat.

Les habitants²⁸ de la Cité An IV B ont été "repoussés" en périphérie par les

²⁸ La situation serait probablement à nuancer si l'on considérait les autres membres des ménages, enfants ou personnes accueillies.

opérations d'aménagement urbain. Ils estiment ne pas avoir eu le choix du quartier et apprécient peu leur environnement immédiat. S'y ajoute un emploi salarié qui ne peut guère être exercé sur place. Simultanément, des revenus élevés leur permettent de disposer en permanence, pour la plupart, d'un véhicule motorisé. Quoique leur domicile antérieur ne soit pas connu à travers l'enquête, il semble que le déménagement ne s'est pas traduit par une réorganisation des pratiques d'activités et que tout les pousse donc à une mobilité "au long cours". Néanmoins, les différences entre hommes et femmes ne disparaissent pas, celles-ci se déplaçant moins que ceux-là et dans des espaces plus réduits.

Tableau 13 : Caractéristiques de mobilité des chefs de ménage et des épouses, selon le lieu de résidence et la position dans le ménage

	Chefs de ménage			Epouses		
	Centre	An IV B	Dassago	Centre	An IV B	Dassago
Déplacements (nb)	4,9	5,2	5,5	2,8	3,1	4,4
Dépl. mécanisés (nb)	3,7	4,8	4,5	1,5	2,0	1,1
Budget-temps (mn)	59	94	91	29	44	61
Budget-distance (km)	14,9	27,0	22,9	4,9	10,9	8,4
Vitesse moyenne (km/h)	15	17	15	10	15	8

Les résidents du centre constituent une population légèrement plus âgée et surtout moins aisée. Le taux d'activité est plus faible, ce qui implique une réduction des déplacements professionnels. La disponibilité à relative proximité d'emplois et de services les amène à moins sortir du secteur de résidence et à parcourir des distances plus réduites. La vie quotidienne se déroule ainsi essentiellement dans le centre de la cité. Là encore, les écarts liés au genre demeurent.

Mais c'est à Dassago, en seconde périphérie pauvre, que les contrastes entre chefs de ménage et épouses sont les plus marqués. Peu de chefs de ménage travaillent à proximité du domicile, ce qui les amène à sortir fréquemment du secteur de résidence, notamment pour se rendre en centre-ville. A l'opposé, les femmes, le plus souvent sans activité professionnelle, ont une journée scandée par les déplacements ménagers, qu'il s'agisse des achats de nourriture ou des corvées d'eau : il s'en suit une mobilité très élevée, effectuée à proximité du domicile, essentiellement sous forme pendulaire et à une vitesse très faible. A la mobilité de voisinage des uns s'oppose donc la mobilité de ville des autres.

3.3. VERS DES VILLES ECLATEES ?

Les comportements de mobilité ne sont donc pas indépendants de l'histoire résidentielle de l'individu, de son plus ou moins fort enracinement dans le milieu urbain. Les « citadins » paraissent les seuls à pouvoir bénéficier des services urbains, tandis qu'à l'autre extrême des citadinités les « villageois » oscillent entre repli sur le quartier et usage contraint du centre. « Villageois » et non pas « villageoises », car, pour ces épouses, l'horizon du quartier s'avère difficilement franchissable. Les formes de citadinité étudiées ici ne sont en effet pas séparables de positions de genre, de la même manière qu'elles s'articulent étroitement à des ressources économiques ou, même si nous ne l'avons pas montré ici, à des positions dans le cycle de vie. Mais si les trois déterminants majeurs analysés dans le chapitre précédent agissent à nouveau lorsque l'on repère des formes de citadinité, ces dernières manifestent également une originalité en produisant des effets autonomes.

Ces effets croisés se révèlent encore lorsque l'on observe, non plus directement des groupes d'individus relativement homogènes du point de vue des formes d'insertion, mais des ménages rassemblés par leur proximité physique dans la ville. En l'état des analyses, s'il paraît difficile de conclure à un effet propre des localisations résidentielles, il semble néanmoins que certains quartiers, concentrant des populations défavorisées (au plan des ressources économiques, du passé urbain...), entretiennent des liens réduits avec le reste de la ville. Quoique les flux migratoires tendent à diminuer, les difficultés croissantes d'insertion des migrants (MARCOUX *et alii*, 1995) devraient renforcer cette tendance à l'éclatement des espaces urbains. Elle n'est toutefois pas nécessairement synonyme de ghettoïsation des zones les plus défavorisées, mais pourrait se révéler au contraire riche de réalités urbaines originales, maintenant et réinventant la tradition (BARON, 1995).

CHAPITRE 4

STRUCTURATIONS SOCIALES ET MOBILITES QUOTIDIENNES

La première conclusion de cette analyse de la mobilité est un constat de relative banalité des situations ouagalaise et bamakoise. Certes les mobilités moyennes des Ouagalais et, à un moindre degré toutefois, des Bamakois, sont élevées par rapport aux valeurs souvent avancées pour les citadins d'autres capitales africaines. Mais si, sur un plan plus qualitatif, les disparités entre individus sont notables, ces écarts interindividuels ne sont pas le fruit du hasard. Les facteurs socio-économiques qui pèsent sur les comportements des citadins sont ceux que l'on retrouve dans d'autres contextes géographiques, du Nord comme du Sud et découlent des "trois coupures principales qui délimitent les sociétés (...) : les frontières tracées selon le sexe, l'âge et le système d'inégalité dominant." (BALANDIER, 1985:26). En effet, ce sont autour de ces trois coupures que s'organisent la définition des contraintes et l'allocation des ressources qui, simultanément, génèrent, permettent et encadrent la mobilité.

La première ligne de partage renvoie au sexe de l'individu, ou plutôt à son genre puisqu'elle résulte non pas de différences biologiques mais d'un processus de différenciation sociale, conduit dès les premières années de l'individu. Cette élaboration progressive est clairement affirmée dès lors que l'on compare les situations relatives des lycéens et des étudiants des deux sexes. En termes de motifs comme d'usage du temps ou de l'espace, lycéens et lycéennes occupent des positions tout à fait comparables : hégémonie de la vie scolaire, prédominance des sorties durant les pointes, équilibre entre déplacements internes et externes au secteur d'habitat. Derrière ces tendances lourdes, à peine notera-t-on une inclinaison légère, voulue ou subie, des garçons pour la sociabilité et des filles pour les activités du ménage, premiers signes d'une différenciation. Par contre, étudiants et étudiantes manifestent des comportements déjà distincts, ainsi que le confirment les motifs de leurs déplacements. Les hommes balancent entre activités professionnelles et activités de sociabilité, les femmes substituent aux secondes les activités ménagères. Par rapport à leurs cadets, le vieillissement s'est traduit par un apprentissage et une assimilation des rôles sociaux des adultes.

La deuxième rupture concerne l'âge de l'individu et sa position dans le cycle de vie. Remarquons d'abord, même si cet effet n'a pu être évalué ici, que des capacités physiques ou intellectuelles moindres peuvent entraîner, notamment chez les plus jeunes et les plus vieux, des difficultés à se déplacer. Toutefois l'âge de l'individu

renvoie surtout à des situations différenciées au sein des diverses oppositions jeunes/vieux ou aînés/cadets dans lesquelles il est placé. Ces positions vont déboucher sur des prescriptions de comportement, des activités à accomplir, des espaces à fréquenter ou à éviter... Nous n'avons pu qu'effleurer, par exemple, les besoins de mobilité liés au maintien des activités de sociabilité. Les travaux que nous menons actuellement sur Niamey nous permettront d'affiner ces analyses, les données recueillies étant plus riches (plus grande précision dans l'identification des motifs de déplacement, repérage des réseaux de relation et des lieux de rencontre les plus fréquents...).

Le dernier facteur de segmentation relevé par BALANDIER concerne la "position de l'individu dans le système d'inégalité dominant". Même si celle-ci est difficile à mesurer précisément à travers notre enquête, on identifie bien des corrélations fortes entre, d'une part, niveaux et formes de mobilité et, d'autre part, statut d'occupation, secteur d'emploi, niveau d'instruction ou revenu. Dans la majorité des cas, l'exercice d'une activité rémunérée impose des déplacements, soit pour se rendre sur le ou les lieu(x) de travail, soit pour se procurer des matières premières ou vendre les produits préparés. Indirectement, la disponibilité d'un revenu détermine également l'accès aux modes individuels de transport, c'est-à-dire tout à la fois des gains de temps et des opportunités de fréquentation de nouveaux espaces. Un emploi signifie aussi une diversification du réseau de relations et par là, une incitation supplémentaire à des activités de sociabilité. Néanmoins, ce dernier aspect doit être considéré avec prudence. En effet, un réseau de relations est simultanément une ressource et une contrainte vis-à-vis de la mobilité : ressource, parce qu'il y a là motif à se déplacer pour rencontrer les autres membres du réseau ; contrainte, parce que ce réseau doit être périodiquement entretenu, ce qui implique une mobilité dont les formes ne seront pas nécessairement choisies.

Certes, sur ces trois fractures majeures viennent se greffer des facteurs qui leur échappent au moins pour partie. C'est, par exemple, le cas des formes d'insertion en milieu urbain dont on a vu qu'elles avaient des effets notables sur la mobilité tout comme d'ailleurs sur les images des différents modes. Leur étude montre par exemple qu'un haut niveau de mobilité n'est nullement synonyme d'un riche usage de la ville et que derrière des nombres de déplacements tous modes équivalents peuvent se dissimuler des comportements quotidiens, des pratiques de la ville différenciées. Alors que certaines catégories aisées bougent effectivement abondamment pour conjuguer des vies actives et des vies sociales riches et diversifiées, une mobilité élevée peut être à l'autre extrême des genres et des revenus la seule réponse possible aux nombreuses contraintes qui entravent la vie quotidienne des villageoises ayant migré en ville et les amènent à réaliser de nombreux déplacements de proximité.

Il n'en reste pas moins que c'est bien autour des trois segmentations du genre, de l'âge et du pouvoir économique que se structurent d'abord et surtout les

comportements de mobilité quotidienne. Mais on retiendra que leurs effets peuvent aussi être contradictoires. Ainsi, une femme salariée balance-t-elle entre un repli sur le domicile relevant de son statut de femme et, éventuellement, d'épouse et de mère, et simultanément des incitations et des besoins de sortie liés à une position économiquement favorisée. Néanmoins le comportement de l'individu reste d'abord déterminé par les interactions entre les positions occupées par rapport à ces trois lignes de partage.

DEUXIEME PARTIE

**USAGES ET IMAGES :
BICYCLETTE VS VOITURE**

Il peut paraître tout à fait banal d'affirmer que la très grande majorité des citadins africains n'a d'autre alternative, pour se déplacer, que de recourir à la marche ou aux transports collectifs (lorsque bien sûr ils existent autrement qu'à l'état de traces comme à Ouagadougou). Quoique cette image soit quelque peu caricaturale, elle n'en renvoie pas moins à une situation réelle et très largement partagée de pauvreté du choix modal que les dernières années n'ont fait qu'aggraver. Ainsi, à Abidjan, la voiture particulière a vu son importance croître dans les années soixante-dix, jusqu'à assurer une part de marché pratiquement égale à celle des transports collectifs vers 1980, mais s'est effondrée dans la décennie suivante, le taux de motorisation reculant de 209 véhicules pour 1000 ménages en 1977 à 175 en 1988 (GODARD, TEURNIER, 1992). Face aux transports collectifs, publics ou privés, la marche est donc bien la seule alternative qui s'offre à la plupart des Abidjanais, tant est faible dans cette ville le parc de deux-roues. Même si, à l'échelle de l'Afrique au sud du Sahara, Abidjan est une ville riche d'un pays riche, son cas est néanmoins exemplaire sous bon nombre d'aspects. N'en retenons, ici, que deux.

Le premier concerne le faible équipement des ménages en moyens individuels de transport. En 1988, l'enquête ménages menée à Abidjan montre que près de six ménages sur sept ne disposent ni d'une voiture ni d'un deux-roues. Mais cette faiblesse paraît principalement due à l'inexistence de ceux-ci, pourtant moins coûteux à l'achat et à l'usage que celle-là, puisque seul un ménage abidjanais sur cinquante dispose d'un vélo ou d'un deux-roues à moteur ! Que l'on songe alors à ces nombreuses villes d'Asie dans lesquelles les couches les plus pauvres de la population n'hésitent pas à recourir à la bicyclette ou à d'autres modes non motorisés et l'on pourra s'étonner de leur quasi-inexistence dans la très grande majorité des villes africaines.

Le second aspect repérable sur le cas d'Abidjan est l'impact sur le secteur des transports urbains de la crise économique qui frappe les pays africains. Autant une période de croissance, les années soixante-dix, a pu encourager l'acquisition et l'usage de la voiture, autant les difficultés des années quatre-vingt ont pesé sur les comportements modaux : diminution des ventes de véhicules neufs, chute de leur utilisation. Même les entreprises de transport collectif n'échappent pas à ce contexte défavorable. Les Etats ne peuvent plus subventionner les tarifs pratiqués

par les entreprises publiques, de moins en moins de citoyens peuvent déboursier quotidiennement les sommes demandées par les transporteurs, qu'ils soient publics ou privés.

Afin de mieux cerner les possibilités de choix modal dont disposent les populations urbaines, nous allons observer de façon plus détaillée la place et le rôle de deux modes individuels, les plus contrastés : la bicyclette, peu coûteuse mais très largement absente des usages, la voiture, très onéreuse et pourtant omniprésente dans les images.

CHAPITRE 5

LA BICYCLETTE, EN PANNE D'IMAGE

Un choix modal minimal, qui ne peut s'accroître à court terme, et, simultanément, une désaffection marquée pour les deux-roues, tout particulièrement pour le plus économe des modes mécanisés, le vélo, n'y aurait-il pas là une contradiction dommageable pour les citoyens africains ? L'analyse des situations asiatiques peut certes apporter des éléments de réponse (REPLOGLE, 1991), mais elle ne saurait fournir qu'une vue partielle des difficultés liées à l'usage du vélo dans les villes d'Afrique, tant les contextes géographique, économique, historique, culturel... diffèrent. Une comparaison rapide des deux continents montrerait par exemple en Afrique la relative cherté de la bicyclette, liée notamment à l'absence quasi-générale de fabrication locale, une topographie souvent défavorable, des infrastructures routières dégradées (BARRETT, 1988). Si la topographie paraît effectivement une contrainte difficilement amendable, des stratégies de politique économique ou industrielle peuvent réduire les prix de vente tandis qu'une réorientation des objectifs de la planification des transports est susceptible, même à enveloppe budgétaire réduite, d'accroître la voirie urbaine praticable à vélo. En d'autres termes, un certain nombre de mesures technico-économiques, parce qu'elles amélioreraient sensiblement les conditions objectives d'usage du vélo, sont très probablement indispensables au développement de ce moyen de déplacement.

Toutefois les freins au développement de l'usage de la bicyclette sont-ils d'abord de nature technico-économique ou ne renvoient-ils pas en premier lieu à des contraintes de nature sociologique, voire psychologique ? Un examen du cas de Ouagadougou, capitale du Burkina Faso et réputée pour l'usage du vélo qui y perdure, complété par des informations sur Bamako²⁹, peut nous permettre d'apporter des éléments de réponse à cette interrogation. Mais avant d'examiner l'utilisation du vélo, nous allons tout d'abord rappeler le contexte général dans lequel il s'insère.

²⁹ Le nombre de cyclistes bamakois enquêtés à l'occasion de l'enquête ménages (une trentaine) et de déplacements en vélo recensés (2 % des flux) sont trop faibles pour permettre une analyse fine des usages et usagers dans cette ville. Par contre, les informations sur l'image des modes, recueillies auprès de l'ensemble des enquêtés, complètent utilement les données ouagalaises.

5.1. A OUAGADOUGOU, UN CONTEXTE URBAIN A PRIORI FAVORABLE

Si le développement de l'usage des deux-roues, qu'ils soient ou non motorisés, est probablement d'abord une réponse à la carence du transport collectif, il n'en reste pas moins que d'autres dimensions du système urbain ont influé sur ce processus. En effet, au delà des éléments propres au système de transport, un ensemble de facteurs a joué un rôle favorable dans le développement de l'usage des deux-roues et tout particulièrement de la bicyclette.

Le premier facteur, le plus évident en tout cas, tient aux caractéristiques physiques de la ville. Ouagadougou ne présente aucun relief. L'effort physique à fournir est ainsi réduit au minimum, élément d'autant plus favorable que l'étalement de la ville et la mauvaise qualité de l'infrastructure viaire tout comme des conditions climatiques parfois difficiles (chaleur, vent, sable) tendraient, comme dans d'autres villes sahéliennes, à accroître au contraire sa pénibilité.

Le deuxième facteur correspond à l'existence de longue date d'une industrie burkinabé d'assemblage de vélos. Depuis l'indépendance, le pays a toujours disposé d'au moins une usine travaillant sous licence. Au moment des travaux de terrain, il s'agit de la SIFA (Société Industrielle du Faso), société d'économie mixte en voie de privatisation, localisée à Bobo-Dioulasso et travaillant sous licences française et japonaise. En 1992 sa production était de l'ordre de 60 000 vélos, 20 000 deux-roues à moteur et 9 000 motocyclettes, couvrant ainsi environ les deux tiers du marché burkinabé des bicyclettes.

Le troisième facteur réside dans le niveau de revenus de la population ouagalaise qui limite drastiquement l'achat de voitures ou de motos. Le prix des vélos, se situant entre 50 000 et 65 000 FCFA, est à comparer au salaire minimum, 25 000 FCFA environ, même s'il est certain que pour une part importante de la population ne disposant pas de revenus fixes, il demeure encore très élevé.

Le quatrième facteur renvoie aux conditions de circulation. La cohabitation entre véhicules motorisés et non motorisés a été d'autant plus facile que les bus et les voitures sont peu nombreux. Certes, la sécurité routière se dégrade progressivement mais elle n'est pas encore désastreuse, surtout en comparaison d'autres villes africaines.

Enfin, le dernier facteur relève du climat idéologique régnant durant les années révolutionnaires. L'acquisition de voitures ou de motocyclettes était découragée, leur usage ne correspondant guère aux principes affichés de la révolution, tant au plan moral (le rejet de l'ostentation) qu'économique (la limitation des importations).

La conjonction de ces différents facteurs a permis, parallèlement au développement des deux-roues à moteur, le maintien à Ouagadougou d'un parc important de vélos.

5.2. UN ACCES DIFFERENCIE

Du fait du taux important d'équipement des ménages (79 vélos pour 100 ménages), on peut d'abord remarquer que les Ouagalais ont, globalement, des possibilités élevées d'accès aux vélos du ménage : 11 % des individus de 14 ans et plus disposent de manière permanente d'une bicyclette et 10 % en ont une occasionnellement. Plus précisément, différents cas de figure apparaissent si l'on prend en compte la possibilité que les individus ont de disposer simultanément d'une bicyclette et d'un autre mode de transport, généralement un deux-roues à moteur. Sur les 21 % de Ouagalais de 14 ans et plus pouvant disposer d'un vélo, trois individus sur cinq ont en permanence un véhicule et ce véhicule est deux fois sur trois une bicyclette. Les deux individus n'ayant accès qu'occasionnellement à un mode de transport individuel se trouvent alors dans une situation de "rareté modale relative". On peut ainsi retenir de cette analyse globale de l'accès au vélo que l'univers de choix modal est généralement très étroit, mais que pour ceux qui y accèdent, la probabilité est forte pour que la disponibilité soit permanente.

Les inégalités d'accès à la bicyclette sont en fait très largement conditionnées par les caractéristiques socio-économiques de l'individu. Quelques exemples l'attestent clairement. Si les hommes et les femmes ont un accès occasionnel à la bicyclette équivalent (de l'ordre de 10 %), la disponibilité permanente, par contre, est très différenciée puisqu'elle atteint 16 % chez les hommes, soit deux fois plus que chez les femmes. Près d'un étudiant ou scolaire sur trois accède au vélo, majoritairement de façon permanente. Ce taux est trois fois supérieur à celui des inactifs, pour lesquels l'accès, est de plus, essentiellement occasionnel. Chez les actifs, près du quart des individus ayant un revenu inférieur à 60 000 FCFA disposent d'une bicyclette (13 % en permanence, 11 % occasionnellement) contre seulement 6 % de ceux ayant des revenus supérieurs à 60 000 FCFA.

Mais, là encore, ces multiples facteurs socio-économiques ne sont bien évidemment pas indépendants. Synthétiquement, toutes choses égales par ailleurs, la probabilité de disposer d'un vélo est plus élevée pour un homme que pour une femme, pour un jeune que pour un adulte, pour un pauvre que pour un riche. Genre, âge et position économique, nous retrouvons les trois déterminants majeurs mentionnés lors de l'analyse de la mobilité. Ils apparaîtront de nouveau en examinant les usagers du vélo. Mais avant d'observer qui utilise le vélo, nous cherchons d'abord à connaître ses usages.

5.3. DES USAGES ET DES USAGERS TYPES

La Figure 22 présente, pour chaque mode de transport, la répartition des déplacements selon leur motif. Pour les déplacements à vélo, le motif professionnel,

regroupant le travail et les études, prédomine avec de l'ordre de trois déplacements sur cinq. Viennent ensuite les déplacements de sociabilité (un déplacement sur quatre) et enfin, les déplacements domestiques, liés notamment aux achats (un déplacement sur cinq). Mais cette hégémonie du motif professionnel s'appuie principalement sur des échanges domicile-école, ce qui différencie fortement le vélo des autres modes mécanisés, et notamment des deux-roues à moteur.

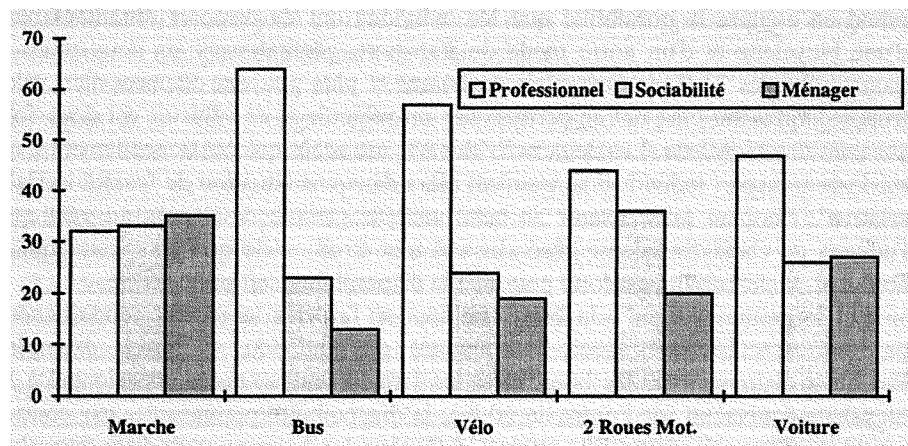


Figure 22 : Répartition des déplacements selon le motif, par mode (%)

Les caractéristiques spatiales et temporelles des déplacements contribuent également à définir la place spécifique du vélo. Comme les autres modes mécanisés et contrairement à la marche, il est majoritairement utilisé aux périodes de pointe, ce que laissait déjà présager la répartition par motif organisée autour des activités professionnelles. Mais il en diffère par un plus fort usage lors de déplacements internes au secteur de résidence, ce qui en fait le second mode de proximité, loin toutefois derrière la marche (1,3 km en moyenne pour celle-ci, 3,8 km pour celui-là). A ces usages ciblés correspondent des usagers fortement typés.

Une personne sur huit a utilisé un vélo lors de l'enquête, 90 % d'entre eux n'utilisant de plus aucun autre mode mécanisé. La mobilité des cyclistes se situe dans une position intermédiaire, sensiblement supérieure à celle des marcheurs et des usagers des transports collectifs, mais inférieure à celle des usagers de deux-roues à moteur et des automobilistes³⁰ (Figure 23). Mode mécanisé, le vélo permet une mobilité plus élevée que la marche. Mode individuel, il est plus favorable que

³⁰ Pour cette comparaison des niveaux de mobilité, nous avons retenu uniquement les individus n'ayant utilisé la veille du jour d'enquête que la marche et/ou un seul mode mécanisé. Moins d'un Ouagalais sur quinze a en effet recouru à plus d'un mode mécanisé.

les transports collectifs à des sorties répétées. Mais, mode non motorisé, il n'autorise pas les fréquences élevées de déplacement des deux-roues à moteur ou de la voiture.

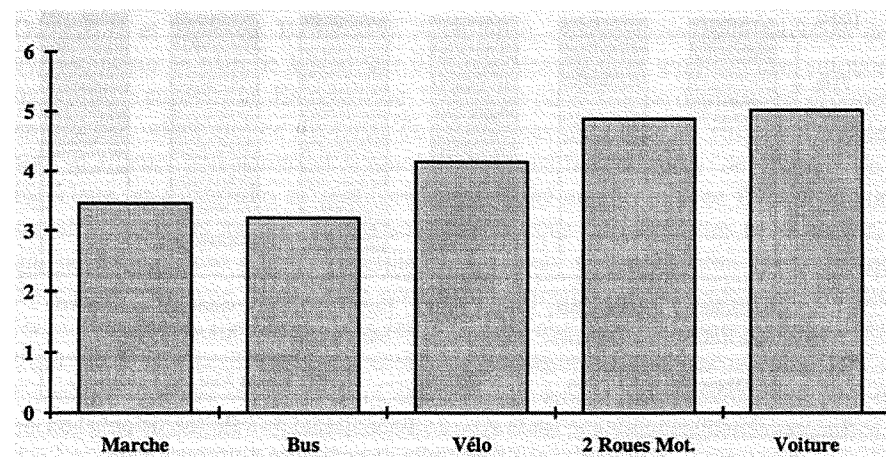
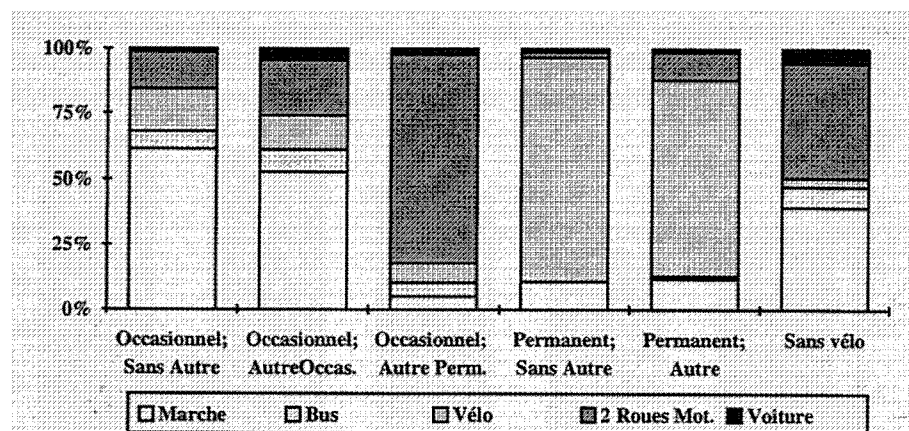


Figure 23 : Niveau de mobilité quotidienne selon l'usage effectif des modes

On ne s'étonnera alors pas que le niveau de mobilité, comme d'ailleurs sa structure par mode, dépende directement du type de disponibilité d'un véhicule. Lorsque la disponibilité d'une bicyclette n'est qu'occasionnelle, l'individu réalise en moyenne 3,4 déplacements quotidiens. Quand elle devient permanente, la mobilité croît, bien que faiblement, pour atteindre 3,6 déplacements. Mais si, parallèlement à un vélo, l'individu peut accéder en permanence à un deux-roues à moteur ou à une voiture, la mobilité augmente de près de 25 %. Ces transformations s'accompagnent de modifications radicales de l'utilisation réelle des différents modes (Figure 24). Une disponibilité occasionnelle de la bicyclette implique un usage majoritaire de la marche, sauf si elle s'accompagne d'un accès permanent à un deux-roues motorisé (ou plus rarement à une voiture) qui assure alors trois déplacements sur quatre. Une disponibilité permanente de la bicyclette entraîne par contre un usage dominant de ce mode. Mais, en tout état de cause, que la disponibilité de la bicyclette soit permanente ou occasionnelle, l'usage du vélo se réduit dès lors qu'un autre moyen de transport individuel est disponible.

L'influence de la disponibilité des modes se retrouve lorsque l'on considère des groupes homogènes selon telle ou telle caractéristique socio-économique. Ainsi, 8 % des femmes contre 16 % des hommes, 15 % des individus ayant des revenus inférieurs à 60 000 FCFA mensuels mais 2 % de ceux disposant de plus de 60 000 FCFA, 21 % des étudiants et 5 % des salariés se sont déplacés en vélo lors de

l'enquête. Comme on peut alors s'y attendre, aucune des épouses salariées ne l'a utilisé tandis que plus d'un quart des lycéens y a eu recours.



La première ligne renseigne sur le type de disponibilité du vélo (occasionnel ou permanent), la seconde sur l'éventuelle disponibilité d'un autre mode

Figure 24 : Répartition modale des déplacements de la veille, selon certaines formes de disponibilité de la bicyclette

Les quelques informations disponibles sur Bamako sont tout à fait cohérentes avec ces résultats. Aucune des Bamakoises n'a utilisé le vélo, tandis que chez les hommes, son usage est maximal chez les 14-15 ans (0,4 déplacement quotidien), diminue dès 16 ans (0,2 déplacement quotidien) puis devient négligeable par la suite. En proportion, seuls les résidents des quartiers enclavés, les scolaires et les non-salariés y recourent.

Si l'on revient à Ouagadougou, on constate que genre, âge et statut économique déterminent aussi bien l'accès à la bicyclette que son niveau d'utilisation. L'examen des flux cyclistes le confirmerait s'il en était encore besoin : 36 % de ces déplacements sont réalisés par les lycéens et étudiants de sexe masculin, 16 % par les lycéennes et les étudiantes, 26 % par les hommes actifs illettrés ou peu scolarisés.

Une petite moitié de la population réalise donc près de 80 % des déplacements à vélo. Il apparaît ainsi comme un mode de transition : mieux vaut une bicyclette qu'aucun mode individuel. Par contre, dès que possible, son usage est réduit au profit de celui d'un véhicule motorisé, soit un deux-roues à moteur, soit, mieux encore, une voiture. Ce statut fragile renvoie en fait à une mauvaise image sociale du mode.

5.4. UNE IMAGE DEGRADEE

Dans les deux capitales³¹, le vélo n'est que peu apprécié. Son seul avantage sur les modes motorisés est son caractère économique (reconnu par 96% des Ouagalais, et 82% des Bamakois). A Bamako, on lui reconnaît néanmoins deux avantages sur la marche à pied, car il permet des gains de temps et une autonomie individuelle supérieure. En revanche, la marche permet de se déplacer en groupe, et en sécurité, alors que ce n'est pas du tout le cas du vélo. Les risques d'accidents sont d'ailleurs fréquemment avancés pour justifier le refus de l'usage de la bicyclette, et à Bamako ce sentiment d'insécurité augmente avec l'âge et le statut social³². Mais les mêmes risques sont perçus pour les mobylettes et les motos, ce qui ne les empêche pas d'être utilisées. De plus, si l'on en croit les statistiques d'accidents par type de véhicule concernant Bamako ou Ouagadougou, les deux-roues sont moins impliqués dans les accidents que leur importance réelle dans le trafic ne le laisserait supposer, et à Ouagadougou cela est encore plus vrai des bicyclettes que des vélomoteurs. Conscients du danger, les cyclistes font peut-être encore plus attention. Pourtant, cela ne se retrouve pas du tout dans les enquêtes, et il y a bien un problème spécifique au vélo dans la perception du risque. Ainsi, dans les discours, l'insécurité est fréquemment rattachée à une hiérarchie modale implicite sur la voirie. Les « gros » véhicules ont priorité de fait sur les « petits », les véhicules motorisés sur les non-motorisés et les cyclistes ne se sentent pas respectés dans la circulation. Ce thème du mépris du vélo dans la circulation paraît fondamental, à tel point que la bicyclette semble avoir perdu sa place légitime sur la voirie.

Le manque d'atouts de la bicyclette se concrétise alors par un score faible (Tableau 14). Le vélo arrive en dernière position à Bamako, légèrement derrière la marche à pied, et en avant-dernière à Ouagadougou, juste devant le bus. Dans cette ville, la mauvaise qualité du système de transport collectif explique très certainement sa mauvaise note. Hormis son aspect économique, le vélo n'est donc guère valorisé dans les deux capitales. Néanmoins, l'enquête réalisée dans une ville moyenne du Mali, Sikasso, montre que la hiérarchie des modes de transport y est différente : ce sont les modes non motorisés qui arrivent en tête, et le vélo est légèrement devant la marche à pied. Ce classement surprenant s'explique par le fait

³¹ Les informations quantitatives concernant l'image des modes ont été également recueillies à Bamako ainsi qu'à Sikasso, ville moyenne du sud du Mali. Il nous sera donc possible de mener une comparaison entre les trois villes sur ce thème. L'analyse sera complétée par les résultats d'entretiens libres menés à Ouagadougou, Bamako, Brazzaville, et d'enquêtes légères réalisées à Dakar ainsi qu'à Sikasso, ville moyenne du Mali. Ces entretiens libres ont été menés auprès des autorités en charge de la politique des transports, d'une part, et auprès de différents types d'usagers, d'autre part.

³² Il en est d'ailleurs de même au Ghana (AMPONSAH et alii, 1996).

que les habitants de Sikasso attendent surtout d'un mode de transport qu'il entraîne le minimum de dépenses, ce à quoi satisfont le vélo et la marche à pied, à l'inverse des modes de transport motorisés. Habiter dans une capitale a donc sans doute une influence négative sur l'appréciation que l'on a de la bicyclette. C'est ainsi qu'à Bamako, seuls 20% des personnes enquêtées considèrent que la bicyclette est faite pour les déplacements des citadins. Seuls les plus jeunes -les moins de 16 ans-, pensent majoritairement le contraire. A l'inverse, elle est étroitement associée au monde rural dans l'esprit des citadins. Ce moyen de transport est réservé aux paysans, et a un aspect très utilitaire (transport de sacs de produits agricoles, de ciment...). Ce reproche fait à la bicyclette ressort très nettement dans les entretiens : utiliser le vélo, "*ça fait villageois*". Même à Sikasso, le vélo est étroitement associé au monde rural, et l'on cherche à se démarquer de cette image : moins du tiers des habitants pense que le vélo est un mode de transport pour les citadins.

Tableau 14 : Score moyen des différents modes de transport

	Ouagadougou	Bamako	Sikasso
Voiture	2,3	nd	nd
Marche à pied	nd	1,4	1,6
Bicyclette	1,4	1,3	1,6
Deux-roues à moteur	1,7	1,6	1,5
Transports collectifs	1,3	1,8	1,4

nd : information non recueillie lors de l'enquête
Le score varie de 0 à 3

L'appréciation des différents modes de transport varie de manière assez similaire dans les deux capitales en fonction de l'âge, du statut social, du sexe, et de l'accès aux modes de transport individuels. Le vélo est plus apprécié par les hommes que par les femmes. De manière générale, les premiers préfèrent les deux-roues à moteur aux transports collectifs, et le vélo à la marche, alors que les ordres de préférence sont inversés chez les femmes. Les différences entre les deux sexes sont cependant beaucoup moins fortes à Ouagadougou, où, à l'inverse de Bamako, les femmes ont accès au vélo. A Bamako, où la moitié des femmes ne sait pas monter à vélo, il apparaît que le rejet de la bicyclette est encore plus important. L'insécurité associée à ce mode de transport est alors dissuasive.

Le vélo apparaît un peu moins dévalorisé aux yeux des pauvres, des travailleurs du secteur informel, des apprentis, des agriculteurs, des scolaires qu'aux yeux des actifs salariés. Inversement, plus on a une position sociale élevée, plus on plébiscite les modes de transport individuels motorisés : deux-roues à moteur, et surtout,

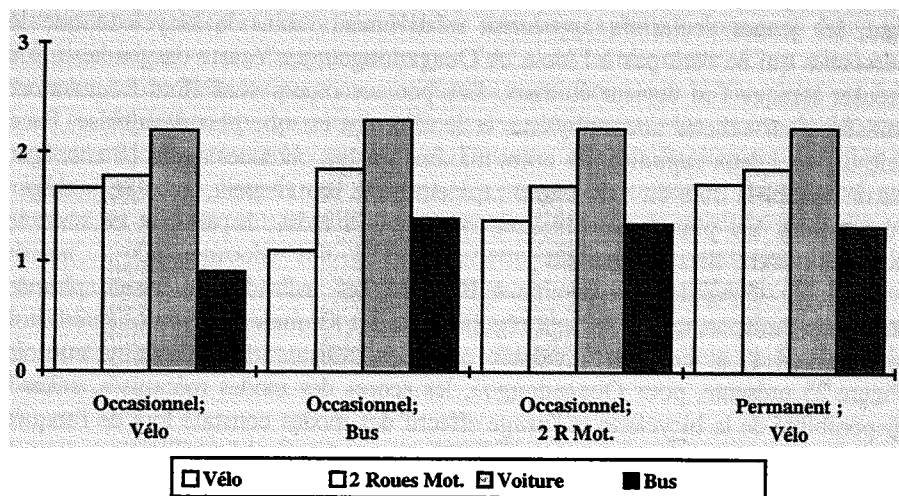
voiture. Cet effet du statut social joue aussi d'une certaine manière chez les jeunes, par l'accès au système scolaire. En effet, à Bamako comme à Ouagadougou, à âge égal, les jeunes scolarisés apprécient relativement moins la bicyclette que les personnes qui ne vont pas à l'école. A Ouagadougou, ces écarts ont tendance à se creuser lorsque l'on devient étudiant. Les bourses reçues sont alors fréquemment utilisées pour acheter une mobylette, et le vélo n'en est que plus dévalorisé. De ce fait, dans les deux capitales, les notes maximales sont obtenues avant 18 ans, âge à partir duquel la cote du vélo chute rapidement et brutalement, avec le passage à l'âge adulte. De plus, en vieillissant, on apprécie moins le vélo, et ce chez les hommes comme chez les femmes.

Enfin, à Ouagadougou comme à Bamako, les individus valorisent plus les modes de transport qu'ils utilisent régulièrement³³. Globalement, on se satisfait de ce que l'on a, et cela reste valable pour les utilisateurs de la bicyclette. La Figure 25 présente, pour Ouagadougou, les scores des modes mécanisés, selon la disponibilité de la bicyclette et l'usage effectif des modes constaté lors de l'enquête (vélo, bus ou deux-roues à moteur). La voiture occupe systématiquement la première place. La note du deux-roues à moteur varie peu d'un groupe à l'autre, contrairement à celle du vélo. La note de ce dernier est maximale chez ses utilisateurs et se rapproche alors fortement de celle du deux-roues à moteur. Mais ce « plus » accordé au mode habituel doit être nuancé. Tout d'abord, il faut noter que les utilisateurs du vélo valorisent encore plus les deux-roues à moteur. De plus, à Ouagadougou comme à Bamako, certains adolescents qui sont des utilisateurs réguliers de la bicyclette paraissent se satisfaire assez mal de leur situation de cyclistes et aspirent au deux-roues à moteur. Les attitudes des jeunes apparaissent donc ambivalentes, puisque ce sont eux qui utilisent le plus le vélo, mais ce sont eux, aussi, qui aspirent le plus au deux-roues à moteur (pour les garçons), voire aux transports collectifs (pour les filles).

Ces résultats montrent que dans le meilleur des cas, Ouagadougou en l'occurrence, la bicyclette apparaît comme un mode de transition chez les jeunes ou chez les personnes aux faibles revenus, « en attendant mieux ». Dans une situation moins favorable à la bicyclette, comme à Bamako, le vélo a même pratiquement perdu ce statut de mode de transition. Cela se retrouve nettement au niveau des attitudes. A Ouagadougou, le vélo représente un plus par rapport à la marche à pied, alors qu'à Bamako, pour son prestige personnel, il vaut encore mieux être vu en train de marcher à pied que de pédaler. Enfin, les entretiens menés à Brazzaville montrent que c'est dans cette ville, où le vélo a complètement disparu, que l'image

³³ On retrouve là une manifestation du phénomène de réduction des dissonnances cognitives qui vise à rapprocher attitudes et comportement et se traduit par une sur-valorisation par l'individu de ses propres pratiques (voir, par exemple, pour des études de cas dans le champ transport GOLOB *et alii*, 1979 ou KAUFMANN, BASSAND, 1996).

sociale de la bicyclette est la plus mauvaise.



La première ligne correspond à la disponibilité du vélo (Occasionnelle ou Permanente), la seconde à l'usage effectif des modes sur la période enquêtée.

Figure 25 : Score des différents modes, selon la disponibilité, occasionnelle ou permanente, du vélo et l'usage effectif des modes

Certes, dans cette logique de signe, tout ne joue pas forcément négativement sur l'image de la bicyclette parmi la population. En effet, à l'opposé du vélo traditionnel, le vélo tout terrain est à la mode chez les jeunes, y compris chez les jeunes filles. Il est perçu comme un moyen de transport élégant, confortable, moderne, mais surtout de prix plus élevé, et le signe d'un certain statut social pour qui l'utilise. Toutefois, il reste plus un objet de loisir qu'un instrument de déplacement et ne contribue guère à revaloriser l'image de la bicyclette en tant que mode de transport.

L'obstacle lié à cette image sociale dégradée³⁴ est d'ailleurs d'autant plus fort qu'elle est généralement partagée par les autorités en charge de la politique des transports dans les villes considérées. Les décideurs interviewés, que ce soit au Mali, au Burkina Faso ou au Congo, sont assez sceptiques, voire franchement défavorables à un développement de la bicyclette dans les villes (CUSSET *et alii*, 1995). Ce projet apparaît en contradiction avec l'idée qu'ils se font de l'évolution « souhaitable » du système de transport urbain. En particulier, le développement

³⁴ L'association de la bicyclette au passé est aussi, au moins pour certains citadins, une association à la période coloniale, ce qui ne peut que dégrader encore un peu plus son image, comme le montrent divers entretiens libres et l'analyse de romans africains (CLEMENT, 1993).

des transports collectifs en entreprises structurées correspond bien mieux à leur volonté de croissance et de modernisation de leur ville. Inversement, ils considèrent que le vélo est historiquement dépassé, et que les gens n'accepteront pas de revenir à ce mode de transport. Ils insistent enfin sur les problèmes de sécurité qu'entraînerait un développement de l'usage de la bicyclette. Même si cette attitude n'est pas spécifique à ces capitales africaines, puisqu'on la retrouve chez les autorités urbaines au Vietnam ou en Chine (INRETS, LET, 1994), elle complique néanmoins singulièrement la définition et la mise en place d'une politique de promotion de la bicyclette.

5.5. UN MODE EN VOIE DE DISPARITION ?

A Ouagadougou, l'usage du vélo, sans pour autant être négligeable (un déplacement sur dix), reste quand même très inférieur à ce que l'on observe sur d'autres continents, notamment en Asie, car, mode de transition, il ne touche que certaines catégories de la population. La disponibilité, l'usage, les attitudes, tout montre une hiérarchie rigide des modes, qui assigne au vélo le rôle d'un mode de transition se situant entre, d'une part, la marche et les transports collectifs, et d'autre part, les deux-roues à moteur et la voiture. Cette transition est aussi bien temporelle, liée à la position de l'individu dans le cycle de vie, qu'économique, dépendant de son niveau de ressources. Mais si elle découle de la position sociale de l'individu, l'utilisation des modes révèle simultanément, voire contribue à définir, cette même position. Nous retrouvons là le romancier burkinabé Pierre-Claver ILBOUDO qui, dans *Adama ou la force des choses*, constatait, quelque peu amer : "Car dans la société actuelle, on vous situe selon votre moyen de déplacement. Les piétons ne comptent pas. Il y a donc, au bas de l'échelle, ceux qui pédalent ; en deuxième position viennent ceux qui ont un engin à deux-roues à moteur et au sommet se pavanent ceux qui ont une voiture." (ILBOUDO, 1987:44). Globalement, le vélo s'avère alors un mode socialement dévalorisé.

Pourtant, l'analyse de sa place actuelle dans le système de transport ouagalais désigne clairement deux aspects complémentaires : d'une part il permet de satisfaire dans des conditions acceptables un certain nombre de besoins de déplacements, d'autre part il répond correctement à la plupart des attentes de quelques groupes de la population. Qui plus est, s'ajoutent à ces avantages individuels des atouts au plan collectif, dans la réduction de diverses nuisances (encombrements, pollutions atmosphériques et sonore), la diminution des besoins en voirie ou une moindre dépendance vis-à-vis des importations pétrolières. A *contrario* toutefois, la bicyclette ne saurait constituer seule une alternative aux stratégies actuelles en matière de transport urbain, orientées vers les seuls modes motorisés. Des flux à longue distance, des déplacements urgents, la mobilité de personnes âgées ou

handicapées, autant de déplacements pour lesquels les autobus, la voiture particulière ou le taxi, sont mieux adaptés que le vélo. Il semble donc y avoir place pour une complémentarité modale plus affirmée, mais à condition que des efforts soient faits en faveur de la bicyclette. Les cas étudiés montrent alors que les freins au développement de l'usage du vélo relèvent plus de contraintes de nature socioculturelle que de handicaps de type technico-économique.

Dans une situation très différente et à l'évidence difficilement transposable, l'expérience de développement de l'usage du vélo menée à Cuba à partir de 1990 montre la nécessaire imbrication des dimensions techniques, économiques et d'image (DIAZ OLVERA, PLAT, 1993b). Cependant, le cas cubain est riche d'enseignements pour le développement de la bicyclette dans d'autres contextes. En effet, comme les pouvoirs publics l'avaient souhaité, le vélo est rapidement devenu un mode urbain à part entière, bien sûr parce que les autres alternatives modales étaient de moins en moins accessibles, mais aussi grâce à la mise en évidence de ses avantages par des campagnes publicitaires et une focalisation sur des groupes cibles. Toutefois, si la raison semble acquise à la bicyclette, le cœur reste, lui, beaucoup plus réticent : le vélo demeure plus que jamais appréhendé par les Cubains comme un mode pour pays sous-développé. La dégradation de la situation politique, économique et sociale intérieure y est pour beaucoup, mais l'environnement international qui tend à identifier développement, richesse, bien-être, modernité et voiture particulière, entretient également fortement ce processus de dévalorisation.

Ce sont donc tant des facteurs internes qu'externes qui contribuent à maintenir vivace l'équation *vélo = transport des pauvres* parmi les populations des villes du Sud et notamment des villes africaines. A terme, le retour de la bicyclette dans les pays du Nord serait susceptible d'amender le modèle hégémonique du tout-voiture et donc d'atténuer la contrainte externe. Au plan interne, il est clair que la promotion de l'usage du vélo ne doit surtout pas se concentrer sur les couches les plus démunies de la population, afin de ne pas conforter encore sa réputation de mode des pauvres. Au contraire, les premières actions devraient être dirigées vers des groupes susceptibles d'entraîner une revalorisation sociale de ce mode de transport. Les jeunes, et plus particulièrement les étudiants, pourraient constituer une telle cible car, représentant la modernité, la citadinité, les futures élites, ils peuvent constituer un modèle pour une partie de la population urbaine. Mais là aussi, à moins d'une crise grave, ce n'est que dans la durée que des résultats pourraient être obtenus. Chez les jeunes, tout particulièrement, l'intérêt pour les produits nouveaux venus d'occident est toujours vif dans les grandes villes africaines (exemple : l'intérêt pour le VTT). A ce titre, il nous semble que l'usage du vélo ne pourra se développer que si le "produit-vélo" s'adapte et se modernise. Cela passe par un élargissement de la gamme des bicyclettes proposée actuellement dans les villes africaines. Une gamme élargie devrait permettre que s'opère une

différenciation sociale parmi les différents modèles de vélos : un modèle bon marché, des modèles plus "élégants", un modèle dame, un modèle utilitaire...

Il ne s'agit alors pas de remettre en cause l'intérêt de stratégies de politiques économique et industrielle réduisant les prix de vente des bicyclettes ou de réorientations des objectifs de la planification urbaine visant à avantager les aménagements viaires favorables au vélo. Les conditions "objectives" d'accès et d'usage de la bicyclette sont indéniablement importantes. Toutefois en rester là ne paraît guère susceptible d'accroître sensiblement sa place : l'image du mode est à transformer radicalement, tant elle correspond actuellement à une représentation dévalorisante du vélo mais aussi et surtout du cycliste. La bicyclette nécessite alors pour son ancrage dans les comportements la constitution d'un véritable "système vélo" incluant la dimension psychosociologique.

CHAPITRE 6

LA VOITURE, DES USAGES AU MIRAGE

A l'exact opposé du vélo, la voiture s'affirme, dans les cités du sud, comme le mode idéal pour toutes les couches sociales. Certains citadins l'utilisent quotidiennement, d'autres y accèdent épisodiquement, mais la plupart ne font qu'en rêver. Les élus et les techniciens, quant à eux, réfléchissent à des systèmes de transport collectif performants et rentables mais souhaiteraient surtout adapter rapidement la voirie à des flux automobiles qu'ils prévoient toujours plus importants et à l'aune desquels ils mesurent la modernité de la ville. Le système de transport, même s'il est perturbé par des besoins de déplacement insatisfaits ou contraints par la crise des transports collectifs, s'avère alors organisé, plus ou moins explicitement, autour de la voiture qui attire les financements publics et privés, mobilise les imaginaires des riches comme des pauvres, capte les énergies pour son acquisition définitive ou son usage épisodique, en un mot se pose en référent incontournable.

Pourtant, dans des économies africaines en crise, en proie à l'ajustement structurel, agrémenté ou non d'un volet social, cette référence quasi obligée à la voiture paraît plus un handicap susceptible d'hypothéquer l'avenir qu'un facteur de progrès. Coûteuse en infrastructures et mal adaptée à la voirie disponible, onéreuse à l'achat tout autant qu'à l'usage, pourquoi l'automobile est-elle alors aussi prisée ?

Si l'on cherche à avancer des éléments de réponse, une analyse bibliographique montre tout d'abord le peu de références portant sur la place de l'automobile en milieu urbain africain. Des approches globales permettent néanmoins de pointer deux phénomènes, apparemment contradictoires. D'une part, comme on l'a vu en introduction de cette troisième partie sur l'exemple d'Abidjan, les taux de motorisation des ménages urbains, même s'ils sont sensiblement plus élevés qu'en milieu rural, restent très faibles et montrent une sensibilité élevée aux fluctuations de la conjoncture économique (BARRETT, 1988 ; GODARD, TEURNIER, 1992) ; d'autre part, le poids de la voiture dans la répartition modale est nettement plus élevé que ce que ces taux peuvent laisser supposer (par exemple par rapport à des villes latino-américaines³⁵). Cette place « démesurée » viendrait alors du contraste entre une mobilité faible et peu mécanisée des pauvres et une mobilité élevée et

³⁵ Pour une comparaison chiffrée, GODARD, TEURNIER, 1992.

motorisée des riches, possesseurs d'automobile. En effet, faute de données de terrain précises et appuyées sur des enquêtes auprès des citoyens, l'identification est souvent implicite entre accès à la voiture particulière et appartenance aux couches les plus aisées. Celles-ci chercheraient dans celle-là une marque de distinction et, surtout, l'outil nécessaire à une mobilité élevée, indispensable à la réalisation de programmes d'activités spatialement et temporellement complexes.

L'accès à l'automobile serait ainsi purement et simplement conditionné par la disponibilité des ressources monétaires. Le revenu serait alors la variable-clé pour appréhender la diffusion de ce mode, comme dans les pays du nord (KORVER *et alii*, 1993, pour une synthèse de cas européens), même si la liaison entre revenu et motorisation s'avère beaucoup plus complexe qu'une simple relation de cause à effet. Ainsi, dans le contexte abidjanais, la possession d'une voiture est simultanément la conséquence d'un certain niveau de revenus et l'incitation à « réussir des acrobaties financières » pour accéder à l'argent nécessaire à son entretien et à son usage (VIDAL, LE PAPE, 1986).

Pourtant, la voiture particulière donne lieu dans les villes d'Afrique subsaharienne à un double discours qui la présente tantôt comme le mode de l'élite, réservé aux riches, aux puissants, tantôt comme un véhicule pratique auquel n'importe qui peut accéder, sinon en permanence, du moins en cas de besoin fort et urgent. Or les enquêtes dont nous disposons permettent de montrer qu'il n'y a pas là incohérence, mais simplement mise en évidence d'aspects distincts du phénomène, la première attitude renvoyant aux conditions de possession du véhicule, la seconde correspondant à l'un de ses usages potentiels. Nous envisagerons successivement le parc des ménages et l'accès individuel à la voiture, puis les usages des citoyens dans les deux villes, l'image qu'a ce mode auprès des Ouagalais, avant de conclure sur la multiplicité des pratiques de l'automobile.

6.1. LA DISPONIBILITE CONFISQUEE

Selon les données issues des enquêtes, la situation des deux villes est légèrement différente du point de vue de l'équipement des ménages en véhicules de transport. A Ouagadougou, 17 % des ménages disposent d'au moins une voiture particulière et l'on dénombre 23 voitures pour 100 ménages. A Bamako, ce sont 22 % des ménages qui disposeraient d'une automobile, le taux de motorisation atteignant 29 pour la voiture. Dans des contextes économiques assez proches, c'est probablement l'émergence tardive à Ouagadougou d'une offre de transport collectif qui a entraîné très tôt une forte croissance du parc de deux-roues, la présence de ces véhicules au sein des ménages se traduisant ultérieurement par une diffusion plus limitée de la voiture qu'à Bamako.

Avant d'examiner la disponibilité individuelle de la voiture au sein des ménages,

il convient de caractériser plus précisément le parc automobile des ménages.

6.1.1. Un parc peu développé

Les taux d'équipement et de motorisation sont donc légèrement supérieurs à Bamako. Mais du fait de tailles des ménages sensiblement différentes entre les deux capitales (un peu moins de 8 personnes pour Ouagadougou, un peu plus de 11 pour Bamako), ces taux permettent d'estimer des parcs automobiles détenus par les particuliers à peu près équivalents, de l'ordre de 20 000 à 25 000 unités. Néanmoins, on se gardera de réduire la place de la voiture dans les deux villes à cette portion congrue, car même si leur parc propre n'est pas chiffrable à travers les données dont nous disposons, les organismes internationaux, les ambassades, les ONG, les projets de coopération, tout comme les ménages d'expatriés, sont autant de possesseurs d'automobiles et donc de « fournisseurs » potentiels d'accès à ce mode, via par exemple l'emploi de chauffeurs autochtones.

Faute de données plus précises recueillies lors du travail de terrain, il n'est pas possible d'analyser la structure du parc automobile des particuliers, par exemple selon la puissance des véhicules. Il convient toutefois de noter le déséquilibre important entre les marchés du neuf et de l'occasion : 5 % des ménages bamakois et 2 % des ménages ouagalais ont acquis un véhicule neuf, contre 17 % à Bamako et 15 % à Ouagadougou ayant eu recours au marché de l'occasion.

A l'évidence, le revenu du chef de ménage joue fortement sur l'équipement. Ainsi, à Ouagadougou, 29 % des ménages dont le chef est « riche »³⁶ ont au moins une voiture, mais seulement 5 % de ceux dont le chef est pauvre, ces chiffres atteignant respectivement 34 et 8 % à Bamako. Salariés et retraités sont alors les groupes les plus favorisés, avec environ un ménage équipé sur quatre à Bamako et un sur cinq à Ouagadougou. Le multi-équipement est limité à moins d'un ménage sur vingt (5 % à Ouagadougou, 4 % à Bamako), et c'est le fait des plus aisés. En effet, dans les deux villes, plus de 90 % des chefs de ménage multi-équipés sont classés parmi les riches, une majorité étant, de plus, salariée ; réciproquement, dans la capitale burkinabé, 36 % des chefs de ménage disposant d'au moins 200 000 FCFA appartiennent à des ménages multimotorisés.

³⁶ Nous verrons dans la troisième partie la signification précise que nous donnons à ce terme. On peut déjà retenir qu'il s'agit d'une richesse toute relative, qui concerne un chef de ménage sur deux environ : nul doute que cette catégorie, assez hétérogène, intègre, aux côtés d'une minorité très aisée, bon nombre de personnes de revenus moyens. Le terme « riche », employé par commodité, doit donc être entendu dans le sens de « non pauvre ».

Il est toutefois possible, pour Ouagadougou, de mettre directement en regard revenu mensuel et taux d'équipement : 93 % des ménages dont le chef gagne moins de 30 000 FCFA ne disposent pas de voiture, alors que, lorsque celui-ci dispose de plus de 200 000 FCFA, 57 % des ménages sont équipés d'une automobile achetée d'occasion et 21 % d'au moins un véhicule acquis neuf.

Le genre du chef de ménage influe également sur la possession d'une voiture. A Ouagadougou, 3 % des ménages dont le chef est une femme possèdent une automobile, contre 19 % lorsqu'il s'agit d'un homme. Les écarts sont moins nets à Bamako (respectivement 12 et 23 %), mais ce peut être un effet de taille d'échantillon. On retrouve là un effet revenu, les ménages étant, en moyenne, plus pauvres lorsque le chef est féminin que lorsqu'il est masculin. Mais s'y surajoute un effet spécifique du genre puisque, aussi bien chez les pauvres que chez les riches, le taux de ménages équipés est divisé par 1,5 à Bamako et près de 3 à Ouagadougou (Tableau 15).

Tableau 15 : Pourcentage de ménages équipés, selon le genre et les revenus du chef de ménage

	Homme/Riche	Femme/Riche	Homme/Pauvre	Femme/Pauvre
Bamako	34,4	22,2	7,9	6,2
Ouagadougou	29,7	9,1	5,9	2,2

Les groupes d'effectif inférieur à 20 sont en grisé.

La présence d'un deuxième individu riche au sein du ménage représente une possibilité accrue de motorisation. Le Tableau 16 montre cet effet en référant l'équipement des ménages à deux indicateurs, d'une part selon les ressources du chef et de sa (ses) conjointe(s), d'autre part selon le nombre d'individus riches du ménage (en excluant les ménages dont le chef est célibataire). Le premier enseignement porte sur la comparaison des effets des deux indicateurs : les situations sont légèrement plus contrastées si l'on considère le statut des conjoints plutôt que le nombre de personnes riches. Ce n'est donc pas seulement le niveau des ressources qui intervient, mais aussi leur structure. Ainsi, la présence d'un deuxième individu riche dans le ménage serait plus favorable à la possession d'une voiture lorsqu'il s'agit d'une épouse et non pas d'un autre membre du ménage. Deuxième enseignement, repérable pour les deux indicateurs, l'accroissement des ressources joue sur la monomotorisation mais, aussi et surtout, sur la multimotorisation. Dans le cas le plus fréquent, où tous les conjoints sont pauvres, la quasi-totalité des ménages n'est pas équipée. Dans la situation plus favorable où l'on compte une personne riche parmi les époux (indifféremment ici le mari ou une épouse), le taux de mono-équipement fait plus que tripler à Bamako et quadruple à Ouagadougou par rapport au cas de figure précédent. Une deuxième personne riche parmi les conjoints augmente ce taux modérément à Bamako et lui permet d'être multiplié par 2,3 à Ouagadougou mais, surtout, fait passer la part des ménages multi-équipés de 4 à 23 % à Bamako et de 3 à 14 % à Ouagadougou.

Tableau 16 : Effets du statut des conjoints et du nombre de membres du ménage riches sur l'équipement du ménage (%)

	Statut des conjoints						Nombre de membre(s) riche(s)					
	Riche/Riche		Riche/Pauvre		Pauvre/Pauvre		2 et +		1		0	
	B	O	B	O	B	O	B	O	B	O	B	O
0 VP	51	49	73	81	93	96	56	55	80	83	95	97
1 VP	26	37	23	16	7	4	29	33	18	15	5	3
2 VP et +	23	14	4	3	0	0	16	12	2	2	0	0
Ensemble	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

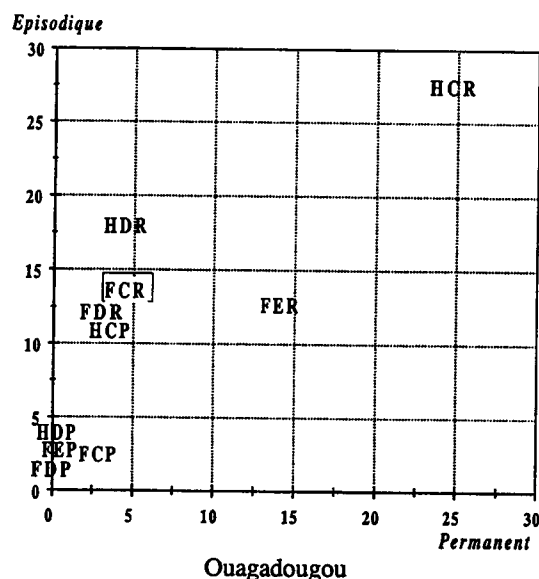
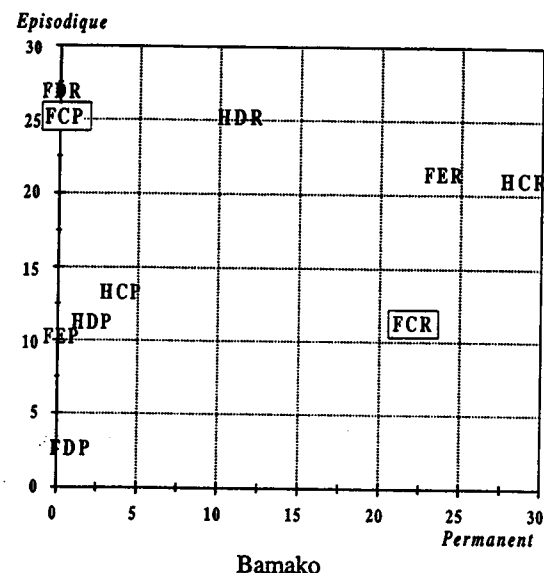
B=Bamako ; O=Ouagadougou

Au delà des écarts en niveau entre Bamako et Ouagadougou, les effets de structure sont donc très similaires dans les deux villes. Comme dans d'autres contextes géographiques, l'équipement en voiture particulière est lié directement à la richesse du ménage, mais il dépend aussi de la répartition de cette richesse, tant entre hommes et femmes qu'entre chefs et conjoints d'une part, autres membres du ménage d'autre part.

6.1.2. Un accès limité

L'existence d'une voiture au sein d'un ménage ne signifie nullement un accès équivalent des différents membres de la famille. Dans les ménages équipés, les quatre cinquièmes des chefs de ménage déclarent disposer d'un accès permanent à la voiture, contre moins d'une épouse sur cinq et seulement 8 % à Bamako et 3 % à Ouagadougou des autres résidents (enfants et dépendants en âge de conduire). La disponibilité permanente est principalement le fait des hommes (représentant 80 % des Ouagalais et des Bamakois ayant un accès permanent à la voiture), des adultes de plus de 35 ans (72 % à Bamako et 85 % à Ouagadougou), des riches (respectivement 73 % et 86 %), des salariés (respectivement 53 % et 64 %).

Une disponibilité occasionnelle du véhicule familial ou la possibilité d'emprunt d'une voiture à l'extérieur du ménage pourraient nuancer le constat d'un accès très limité à l'automobile. Mais il s'avère que cet accès épisodique touche assez peu d'individus, de l'ordre de 11 % à Bamako et 7 % à Ouagadougou, et, surtout, renforce encore les inégalités liées à l'accès permanent. En effet, divers profils d'accès à la voiture se dégagent à partir de la combinaison du genre, de la position dans le ménage et des ressources individuelles (Figure 26).



F = Femme, H = Homme ; C = Chef de ménage, E = Epouse, D = Autre ;
P = Pauvre, R = Riche ; Les groupes d'effectif inférieur à 20 sont encadrés

Figure 26 : Possibilités d'accès à la voiture, pour les différentes catégories d'individus (%)

Le premier profil correspond aux hommes chefs de ménage riches, dont, à Ouagadougou, les deux tiers possèdent le permis de conduire³⁷. Ils connaissent une forte disponibilité de la voiture, d'abord permanente (30 % des individus à Bamako, un sur quatre à Ouagadougou) mais aussi épisodique (respectivement plus d'un sur cinq et plus d'un sur quatre). Dès lors que le ménage dispose d'une voiture, ils y ont en effet un accès permanent dans la quasi-totalité des cas : dans plus de 80 % des ménages lorsqu'il y a une seule voiture, dans plus de 90 % s'il y en a au moins deux. La voiture du ménage est ainsi surtout la voiture de l'homme chef de ménage.

La disponibilité reste notable pour les épouses riches, dotées pour plus d'un tiers du permis de conduire. Mais c'est à un niveau sensiblement plus faible puisque l'accès permanent se situe à hauteur de 24 % à Bamako et de 15 % à Ouagadougou, légèrement supérieur à l'accès épisodique dans les deux villes. Toutefois, ce n'est que dans le cas de ménages multi-équipés que ces femmes peuvent espérer un accès permanent à la voiture. Dans les deux capitales, elles sont 80 % dans ce cas s'il y a multi-équipement, mais 30 % à Bamako et moins de 10 % à Ouagadougou dans les ménages mono-équipés. Leur accès relativement aisé à la voiture s'explique alors par la forte proportion relative de ménages multimotorisés, imputable au fait que ces femmes riches sont pratiquement toutes mariées à des hommes riches.

La disponibilité est principalement épisodique pour le troisième profil qui rassemble les trois dernières catégories de riches (femmes chefs de ménage³⁸, autres hommes et autres femmes). Le taux de possession du permis est très variable, de 15 % chez les autres femmes à 40 % chez les femmes chefs de ménage. Pour ces catégories, l'accès épisodique passe essentiellement par un recours à l'emprunt d'une voiture extérieure, étant donné, certes, le faible taux d'équipement de leurs ménages (à Ouagadougou essentiellement, car à Bamako ces taux sont loin d'être négligeables) mais surtout compte tenu des règles d'attribution qui tendent à privilégier d'abord l'homme chef de ménage et ensuite, éventuellement, son épouse. Dans chaque ville, une catégorie de pauvres pourrait être rattachée à ce groupe de riches. Il s'agit de chefs de ménage, des femmes à Bamako, des hommes à Ouagadougou. Dans la capitale burkinabé, on peut toutefois remarquer que les individus bénéficiant d'un accès à la voiture constituent une population plus favorisée (en termes d'accès au salariat, de niveau d'études, voire d'âge) que le reste de leur catégorie. Ils constituent en fait la frange supérieure des hommes chefs de ménage pauvres. C'est également le cas, mais moins nettement, de la catégorie bamakoise, caractérisée toutefois par un faible effectif.

³⁷ Cette information n'est pas disponible sur Bamako.

³⁸ La disponibilité permanente est importante pour ce groupe à Bamako, mais son effectif est trop réduit (9 femmes seulement) pour pouvoir valider ce résultat.

Enfin, la disponibilité de la voiture tout comme la possession du permis (qui ne dépasse 5 % que chez les Ouagalaises chefs de ménage) s'effondrent pour les quatre dernières catégories, toutes constituées de pauvres et qui rassemblent les trois quarts de la population. Néanmoins, même avec des taux d'accès extrêmement faibles, on retrouve des écarts entre catégories qui découlent des hiérarchies internes déjà observées dans les ménages plus favorisés, entre chefs, épouses et autres individus, comme plus généralement entre hommes et femmes. Il en résulte une situation extrêmement défavorable pour les « autres femmes » qui apparaissent ainsi comme totalement privées d'accès à l'automobile.

Ainsi, les riches plus que les pauvres, les hommes au détriment des femmes, les chefs de ménage aux dépens des autres résidents accèdent à la voiture, mais dans une proportion qui reste néanmoins faible, voire très faible, pour la quasi-totalité des catégories. Seul le cumul des trois positions favorables permet à la moitié des hommes riches chefs de ménage de pouvoir considérer la voiture comme un objet quotidien.

Si la possession et la disponibilité de la voiture montrent une situation de confiscation du véhicule, renvoyant à la représentation d'un mode réservé aux riches, son usage présente-t-il par contre une configuration plus nuancée, traduisant, à travers par exemple des accompagnements, la possibilité de son utilisation par des individus moins favorisés économiquement et socialement ?

6.2. L'USAGE PARTAGE

L'usage de la voiture sera d'abord appréhendé globalement, en cherchant à repérer sa fréquence d'utilisation par diverses catégories d'individus et les motifs concernés préférentiellement. Dans un deuxième temps, nous tenterons de définir simultanément des types d'utilisateurs et des formes d'usage.

6.2.1. Qui, pourquoi et comment ?

La Figure 27 fournit une première indication sur les usages de l'automobile, en montrant pour chaque catégorie d'individus, les taux d'utilisateurs de la voiture. Ils sont mesurés d'une part en fonction des habitudes déclarées et d'autre part à partir des déplacements de la veille (limités ici à la seule semaine, hors week-end). Les habitudes n'ayant été relevées qu'à Ouagadougou, la figure ne concerne donc que cette ville. La hiérarchie qui se dégage, très cohérente entre habitudes déclarées et comportements de la veille, s'appuie sur les oppositions internes aux ménages déjà rencontrées en ce qui concerne l'accès au mode : richesse individuelle, genre, position dans le ménage.

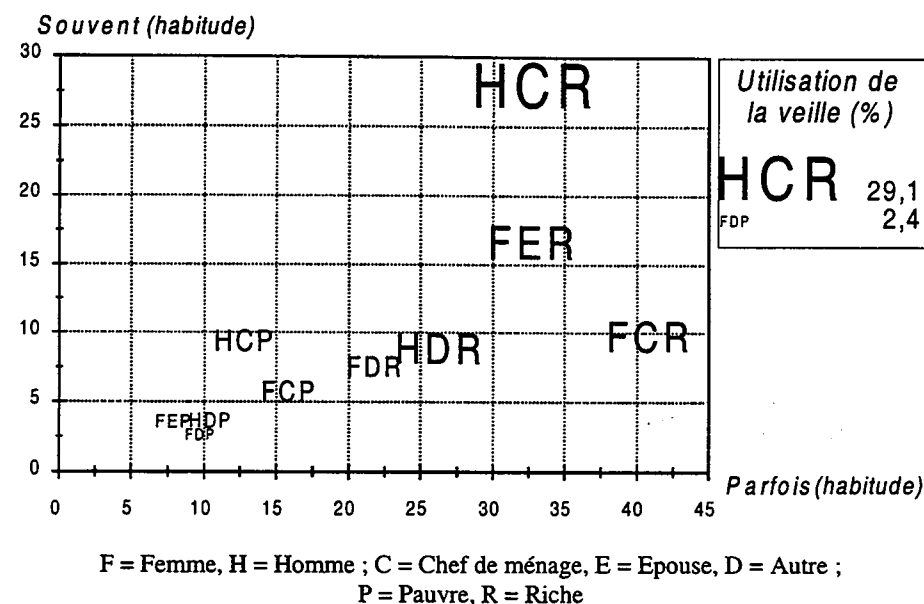


Figure 27 : Taux d'usage habituel et de la veille à Ouagadougou

A la question « Qui utilise la voiture ? », on est alors tenté de répondre que ce sont les individus qui y ont un accès permanent au sein du ménage. Après l'accès à l'automobile, ce serait donc également son usage qui apparaîtrait ainsi comme largement confisqué par une mince catégorie de la population, des chefs de ménage riches et accessoirement leurs épouses à la condition qu'elles disposent elles-mêmes d'un revenu élevé. Mais la relation, certes réelle, entre taux d'accès et taux d'usage est plus distendue le week-end qu'en semaine, que la disponibilité soit d'ailleurs épisodique ou permanente (Tableau 17). Cet écart entre les deux périodes, un peu plus net à Ouagadougou qu'à Bamako, correspond en fait à des différences dans les motifs d'utilisation du véhicule.

Tableau 17 : Pourcentage d'utilisateurs de la veille selon l'accès à la voiture

	Sans		Episodique		Permanent	
	B	O	B	O	B	O
En semaine	5	3	26	18	79	80
Le week-end	6	3	28	14	69	65

Lecture du tableau : en semaine, à Ouagadougou, 18 % des individus ayant un accès épisodique à la voiture l'ont utilisée la veille (B=Bamako ; O=Ouagadougou)

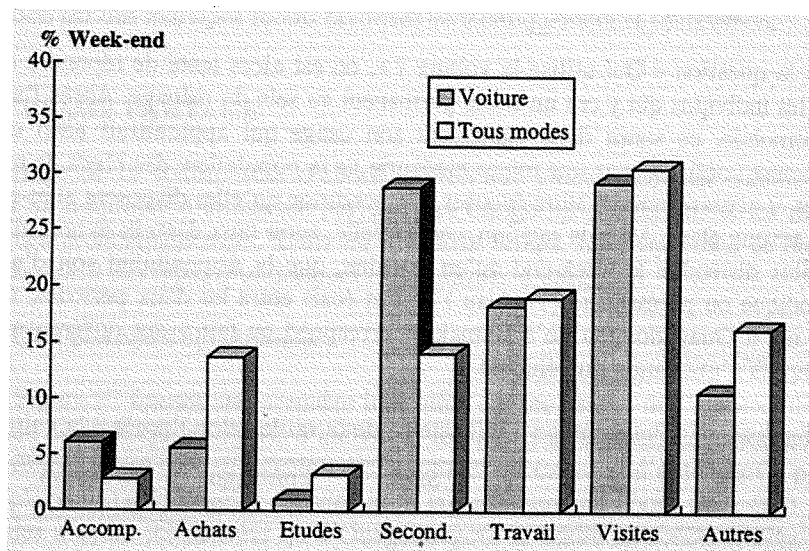
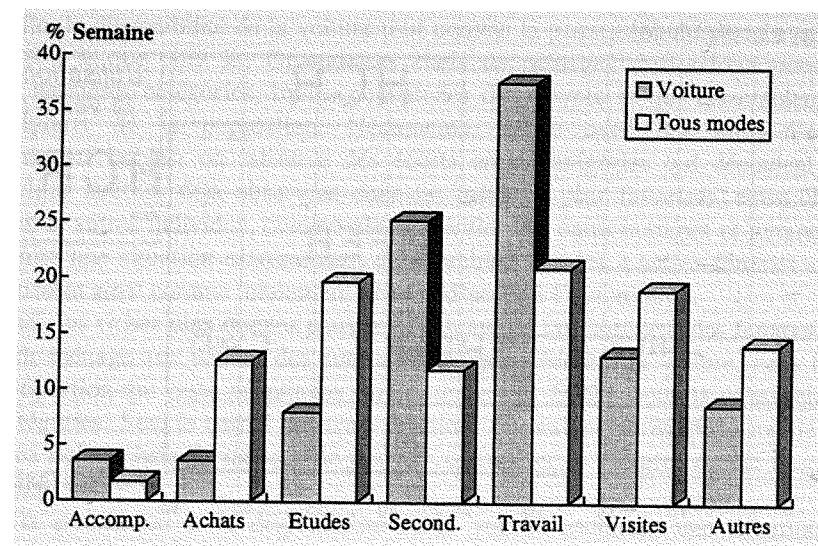


Figure 28 : Motifs des déplacements tous modes et voiture, en semaine et le week-end, à Bamako

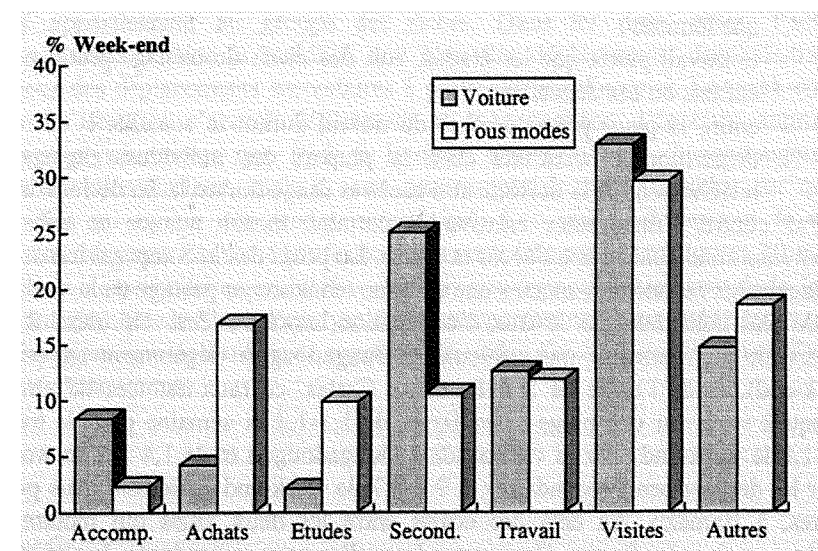
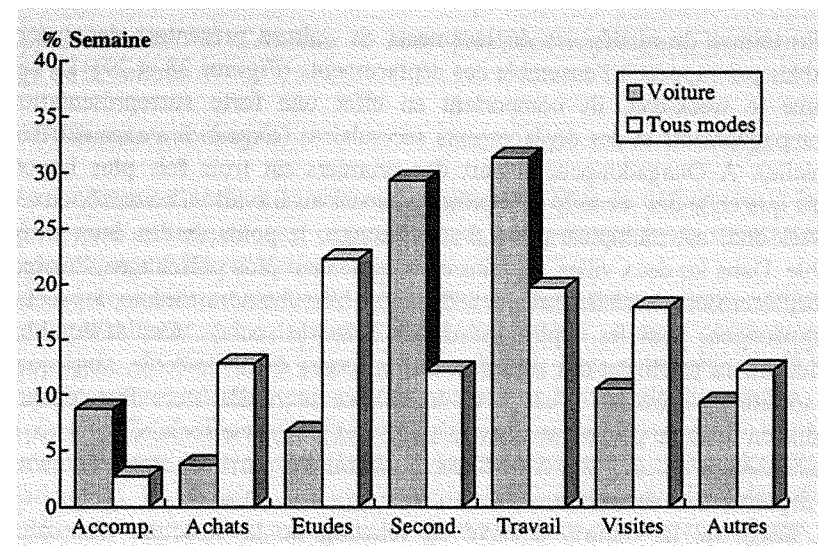


Figure 29 : Motifs des déplacements tous modes et voiture, en semaine et le week-end, à Ouagadougou

En termes de motifs, les déplacements en voiture présentent des spécificités notables par rapport à l'ensemble des déplacements (Figures 28 et 29). La semaine comme le week-end, ils comportent en effet une forte surreprésentation des accompagnements et des déplacements secondaires (c'est-à-dire sans extrémité au domicile). A Ouagadougou, la part des premiers est trois fois plus importante, tandis que celle des seconds (liés principalement au travail en semaine, aux visites le week-end) est multipliée par 2,5 ; à Bamako, le poids de ces deux catégories double. Dans les deux villes, la voiture est également plus présente en semaine pour les déplacements domicile-travail et, dans une bien moindre mesure, le week-end à Ouagadougou, pour les déplacements liés à la vie sociale. Ces déséquilibres se produisent au détriment des achats et des parcours domicile-école, ainsi que de la vie sociale en semaine. L'usage de la voiture se révèle alors fort logiquement dominé en semaine par le travail et en week-end par la vie sociale, ces deux motifs apparaissant d'ailleurs tant sous forme pendulaire à partir du domicile qu'en tant que déplacements secondaires.

L'usage de la voiture, observé en fonction de la structure des motifs de déplacement, est donc, pour une part, cohérent avec ce que nous avons déjà aperçu de son utilisation par les différentes catégories d'individus :

- plus de travail et moins d'achats, c'est-à-dire un mode masculin plutôt que féminin ;
- le travail plutôt que les études, soit des chefs de ménage plutôt que des enfants ou des dépendants ;
- enfin, la place prépondérante du travail durant la semaine et sa relative disparition le week-end chez la plupart des individus, expliquant le relâchement de la liaison entre accès et usage durant la fin de semaine.

Par contre, l'importance relative de certains motifs nuance ce constat de rigoureuse concordance entre accès et usage. Le poids des accompagnements et des déplacements secondaires montre une certaine tendance au partage de la voiture qui est de plus confirmée par le taux d'occupation important des véhicules : il est de l'ordre de 1,5 personne par véhicule à Ouagadougou (légèrement supérieur le week-end), et de l'ordre de 2 à Bamako. Certes, ce taux est très lié au motif, puisqu'il varie sur une plage assez large, de 1,1-1,2 la semaine pour le travail à 1,7-1,8 le week-end pour la vie sociale à Ouagadougou et de 1,4-1,5, le week-end pour les déplacements secondaires, à 2,6-2,7, le week-end également mais pour les visites, à Bamako. Au delà des écarts entre les deux villes qui montrent des différences dans les formes d'usage sur lesquelles nous reviendrons, le constat d'un usage au moins partiellement partagé semble donc bien établi.

En passant du *Qui ?* (les catégories d'individus) au *Pourquoi ?* (les motifs de déplacement), puis au *Comment ?* (les taux d'occupation), on voit que l'analyse de l'usage amène à nuancer peu à peu le diagnostic de confiscation de la voiture suggéré par la configuration du parc ou les conditions d'accès au sein des ménages.

En approfondissant le *Comment ?*, nous précisons maintenant les formes de partage de la voiture.

6.2.2. Utilisateurs et usages

Les conditions d'accès à la voiture permettent en effet de définir tout à la fois des groupes d'utilisateurs aux caractéristiques socio-économiques contrastées et des types d'usage différenciés.

Les « automobilistes exclusifs » disposent en permanence d'une voiture du ménage et l'utilisent, pour la quasi-totalité d'entre eux, comme conducteurs (à Ouagadougou, 95 % ont le permis de conduire). Ces automobilistes-là sont « exclusifs », non seulement parce qu'ils accaparent le véhicule du ménage, mais aussi parce qu'ils n'utilisent pratiquement que la voiture comme mode de transport, en semaine comme le week-end (85 % de leurs déplacements à Bamako, 90 % à Ouagadougou). En semaine, il s'agit essentiellement d'hommes chefs de ménage, entre 35 et 55 ans. A Ouagadougou, les deux tiers sont salariés et jouissent d'un niveau d'études élevé, un sur deux ayant fait des études supérieures. En conséquence, neuf sur dix sont riches. La situation est à peine moins outrée à Bamako (60 % de salariés et 40 % ayant suivi des études supérieures), où les trois quarts appartiennent au groupe des riches. Dans les deux villes, l'activité professionnelle domine la mobilité, soit pour des déplacements domicile-travail, soit pour des déplacements secondaires à partir du lieu d'emploi. Le week-end, la place des femmes s'accroît légèrement et la proportion d'épouses augmente, n'atteignant néanmoins que 16 % à Bamako contre 30 % à Ouagadougou. Le niveau scolaire diminue, mais il reste encore près de trois individus sur quatre ayant fait au moins des études secondaires. Les visites deviennent le motif dominant, bien que l'activité professionnelle reste très présente (Figures 30 et 31). Avec les « automobilistes exclusifs », on retrouve donc une caricature de la frange de population que dessinait l'analyse de l'accès permanent, c'est-à-dire les couches les plus aisées, seules à même de supporter les coûts élevés d'acquisition et d'usage intensif d'une voiture.

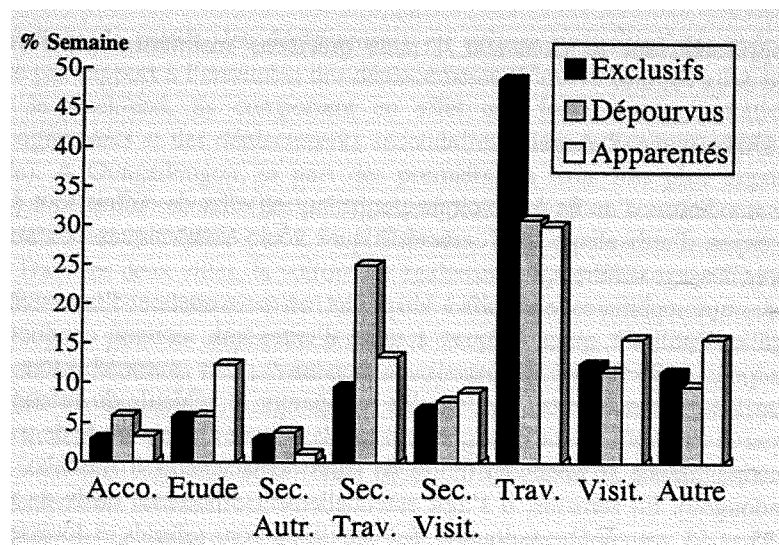


Figure 30 : Motifs de déplacement automobile en semaine et le week-end, selon la forme d'accès à la voiture, à Bamako

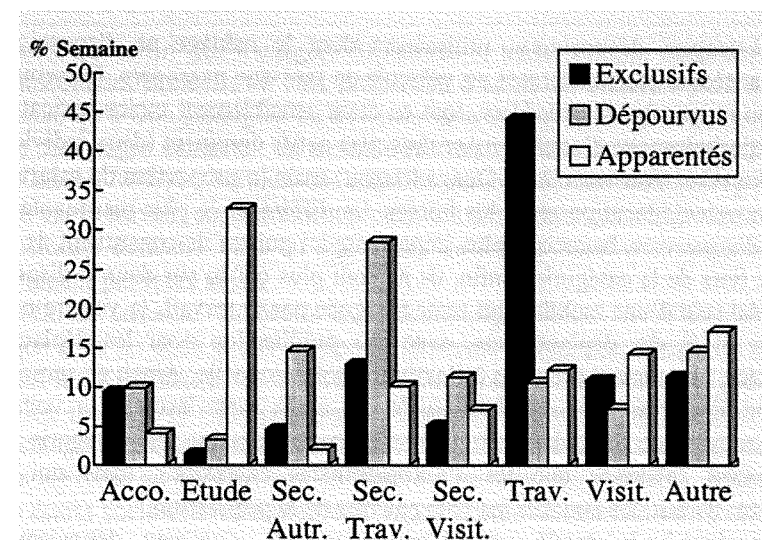
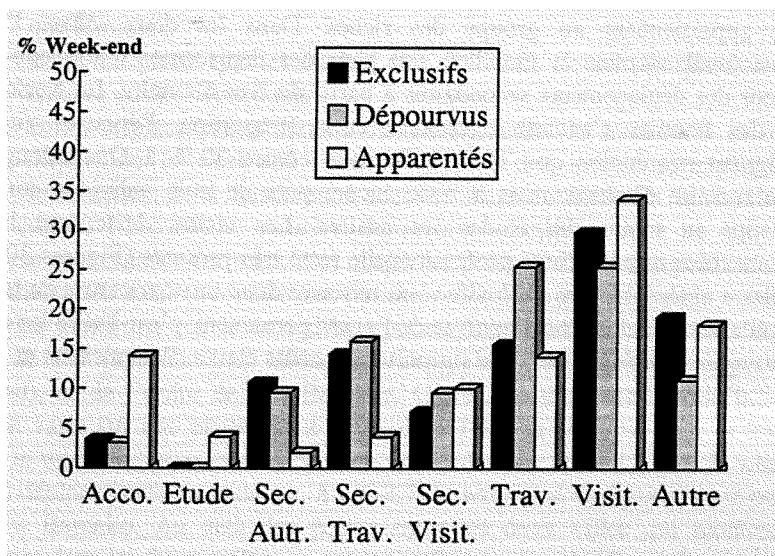
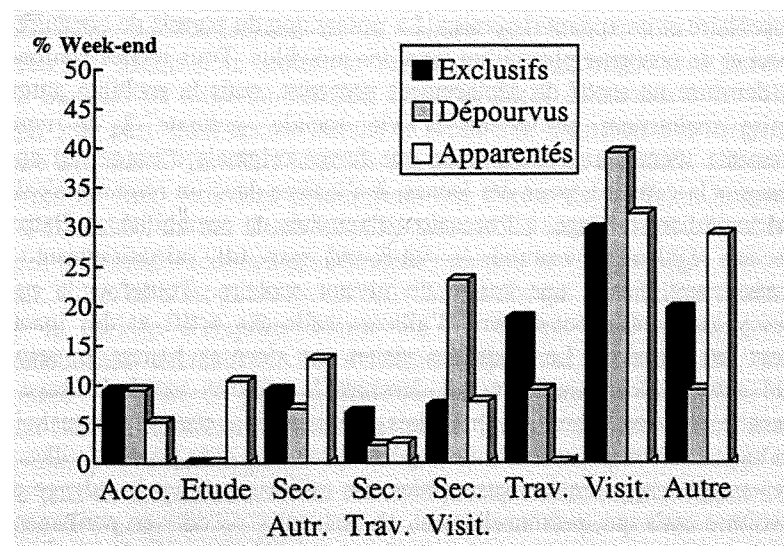


Figure 31 : Motifs de déplacement automobile en semaine et le week-end, selon la forme d'accès à la voiture, à Ouagadougou



Les « usagers dépourvus », utilisateurs dont le ménage ne dispose pas de voiture, accèdent essentiellement au véhicule en tant que passagers. En semaine, le groupe se rapproche du précédent, tout en étant sensiblement moins caricatural. Il s'agit majoritairement d'adultes masculins ; les actifs dominent (deux individus sur trois à Bamako, trois sur cinq à Ouagadougou) mais la proportion de salariés et le niveau moyen d'éducation sont plus faibles. La différence la plus marquante tient à la place des pauvres, beaucoup plus importante ici puisqu'ils constituent de l'ordre des deux tiers de la catégorie. Enfin, ils ne sont plus qu'un sur deux à disposer du permis. Au sein d'une mobilité qui reste marquée par le travail, la voiture ne capte alors que 40 % des déplacements, avec une prédilection pour les déplacements secondaires, notamment ceux liés à l'activité professionnelle. Ainsi, en semaine, les « usagers dépourvus » rassemblent plutôt des actifs pour lesquels la voiture est l'un des moyens de l'activité professionnelle, ce qui dessine une catégorie sociale certes moins favorisée que les « automobilistes exclusifs » mais qui exclut néanmoins, de fait, les couches les plus pauvres de la population.

Le week-end, le profil socio-économique des « usagers dépourvus » se transforme sensiblement dans les deux villes, mais avec des traits spécifiques à chaque contexte. A Ouagadougou, il se rapproche de celui des non-utilisateurs de l'automobile : il se féminise et rajeunit, avec comme conséquences une baisse du niveau scolaire et un appauvrissement. La possession du permis de conduire est en fort recul et ne concerne plus qu'un tiers des individus. Tous modes confondus, le travail demeure un motif de déplacement prégnant, mais la mobilité automobile s'organise maintenant autour de la vie sociale, prétexte à de nombreux déplacements secondaires. C'est donc une forme originale d'usage qui apparaît, reposant sur la capacité, pour des jeunes, à s'insérer dans un réseau amical, voire familial mais hors ménage, à l'occasion d'activités de sociabilité. A Bamako, le groupe est également marqué le week-end par un rajeunissement et un appauvrissement, liés à une baisse du niveau scolaire. Toutefois la part des hommes y augmente, tout comme d'ailleurs celle des actifs et des inactifs au détriment des scolaires. Le poids des visites est alors en hausse au sein de la mobilité automobile, mais le travail demeure le premier motif. L'usage social dominant le week-end chez les Ouagalais coexiste ainsi chez les Bamakois avec l'usage majoritairement professionnel repéré en semaine dans les deux villes.

Les « usagers apparentés » rassemblent les utilisateurs dont le ménage dispose d'une voiture mais qui, personnellement, ne peuvent y accéder en permanence (du fait de leur statut socio-économique, de la répartition des rôles au sein du ménage...). Comme les « usagers dépourvus », ils ne sont que rarement conducteurs. Ce troisième groupe d'utilisateurs est le plus équilibré entre hommes et femmes. En semaine, il forme, de très loin, la catégorie la plus jeune, avec pratiquement deux tiers de moins de 35 ans. Appartenant à des ménages aisés mais étant eux-mêmes pour la plupart sans ressources, leur niveau d'éducation est plus

important que celui des « usagers dépourvus », mais reste en deçà de celui des « automobilistes exclusifs »³⁹. La proportion d'actifs est toutefois plus importante à Bamako qu'à Ouagadougou, au détriment tant des scolaires que des inactifs. Il en résulte des usages distincts : un moindre recours au véhicule du ménage à Bamako (40 % contre 70 %) et, surtout, une mobilité automobile des Bamakois qui demeure centrée sur le travail, contrairement à celle des Ouagalais qui s'organise autour des déplacements domicile-école ou université, les jeunes étant accompagnés sur leur lieu d'études par leurs aînés.

En fin de semaine, les écarts socio-économiques entre les villes s'accroissent bien que dans les deux cas le groupe se féminise. A Bamako, il rajeunit encore, la part des inactifs diminue et le niveau d'éducation s'effondre. A Ouagadougou au contraire, il vieillit et voit son niveau d'éducation s'élever ce qui se traduit par un pourcentage d'individus sans ressources en diminution. Le taux de possession du permis n'évolue guère, touchant de l'ordre d'un tiers des individus. Mais en dépit de ces écarts socio-économiques, les comportements de mobilité sont proches, avec une atténuation nette des mobilités professionnelle et scolaire au seul profit de la sociabilité qui domine également les déplacements en voiture (majoritairement celle du ménage, dans les deux villes).

La mesure du poids de ces différents utilisateurs permet de nuancer quelque peu le phénomène de confiscation de la voiture que nous avons noté jusqu'ici (Tableau 18). Moins d'un utilisateur sur deux à Ouagadougou et à peine un sur trois à Bamako est ainsi un individu ayant un accès permanent à la voiture du ménage, leur part étant encore réduite le week-end. Toutefois cet usage partagé demeure très relatif. En effet, le poids des automobilistes exclusifs, s'il est évalué en termes de flux, redevient prédominant (de l'ordre de 60 % à Ouagadougou, 42 % à Bamako), du fait d'une mobilité automobile sensiblement plus élevée que celle des utilisateurs accédant plus irrégulièrement à la voiture. Mais surtout, dans les deux villes, ce n'est guère qu'un individu sur dix qui a pu utiliser l'automobile durant la période d'enquête. Même s'il est évident que, contrairement aux « automobilistes exclusifs », les « usagers dépourvus » comme les « usagers apparentés » n'utilisent pas quotidiennement l'automobile et qu'une enquête relevant les comportements sur une seule journée minore donc le nombre d'individus pouvant se déplacer en voiture, il n'en reste pas moins qu'une très grande part de la population s'en retrouve pratiquement écartée. Il y a bien une diffusion de l'usage du mode au delà du cercle étroit de ses possesseurs, mais elle reste le privilège d'une minorité.

³⁹ On remarquera toutefois que si ces derniers ont terminé leur parcours scolaire, ce n'est pas le cas de tous les « usagers apparentés », dont le niveau d'éducation est donc susceptible de s'accroître. En d'autres termes, on peut se demander si l'on n'observe pas là le même groupe, mais à des âges différents.

Tableau 18 : Répartition des utilisateurs de la veille, selon leur accès à la voiture (%)

	Dépourvus		Apparentés		Exclusifs		Ensemble	
	B	O	B	O	B	O	B	O
Semaine	28	35	38	20	34	45	100	100
Week-end	37	35	33	24	30	41	100	100

B=Bamako ; O=Ouagadougou

A ces différences d'usage, renvoient d'ailleurs des écarts de niveau de mobilité. Certes, dans les deux villes, les individus s'étant déplacés en voiture la veille sont sensiblement plus mobiles que ceux ne l'ayant pas utilisée (Tableau 19). Mais, en semaine, les « automobilistes exclusifs » ne constituent pas le groupe le plus mobile. Dans les deux villes, ils sont devancés par les « usagers dépourvus » et font jeu égal à Bamako avec les « usagers apparentés », c'est-à-dire des individus qui profitent d'opportunités (ou subissent la contrainte) d'une utilisation professionnelle de la voiture. En fin de semaine, par contre, les deux villes exhibent des configurations distinctes puisque les « automobilistes exclusifs » deviennent à Bamako la catégorie la plus mobile tandis qu'à Ouagadougou ce sont au contraire les moins mobiles. Plus précisément, en relation avec le déclin de l'activité travail, leur mobilité diminue, tout comme celle des « usagers dépourvus ». Le développement de la vie sociale ne vient qu'imparfaitement compenser cette baisse, tout particulièrement chez ces derniers dont on a vu qu'il s'agit plutôt de couches défavorisées et pour lesquels l'accès à la voiture s'avère particulièrement aléatoire. *A contrario*, la mobilité augmente chez les « usagers apparentés ». En effet, dans le cadre de la sociabilité familiale et plus généralement de la pratique d'activités collectives, ils parviennent à accéder aux véhicules du ménage, moins accaparés qu'en semaine par les actifs⁴⁰. Pour les individus n'y ayant pas un accès permanent, la voiture apparaît alors comme un « plus », que ce soit pour le travail durant la semaine, ou pour la sociabilité pendant le week-end.

Mais en aucun cas, que ce soit la semaine ou le week-end, ces deux groupes d'usagers, même s'ils ont accès à la voiture pour certains de leurs déplacements, ne paraissent en contrôler l'usage. La voiture apparaît, pour eux, comme un mode d'opportunité, utilisé bien souvent à l'intérieur de chaînes complexes de déplacement : sa maîtrise échappe très largement à l'individu qui est d'ailleurs le plus souvent passager. Ce n'est que chez les « automobilistes exclusifs » que la voiture semble effectivement faire partie intégrante de la vie quotidienne. Ces différences entre groupes ne s'accompagnent toutefois pas de variations

⁴⁰ Rappelons que cet accès concerne principalement le ou les véhicule(s) du ménage.

importantes dans l'image du mode.

Tableau 19 : Nombre moyen de déplacements tous modes, en semaine et le week-end, selon la forme d'accès à la voiture

	Automobilistes exclusifs		Usagers dépourvus		Usagers apparentés		Non utilisateurs	
	B	O	B	O	B	O	B	O
Semaine	3,5	5,5	4,5	6,1	3,6	5,1	2,9	3,7
Week-end	4,2	4,7	3,8	5,5	3,3	6,1	2,4	3,3

(B=Bamako ; O=Ouagadougou)

6.3. L'IMAGE CONSENSUELLE

On a vu que, lors de l'enquête, les opinions des individus sur les divers moyens de transport avaient été recueillies en deux temps et permettaient d'attribuer à chaque mode un score, variant de 0 à 3 et rendant compte du degré de satisfaction procuré à l'individu. Les opinions sur la voiture, pour des raisons de trop grande lourdeur du questionnaire et de focalisation sur la bicyclette, n'ayant pas été recueillies à Bamako, nous nous limiterons ici à Ouagadougou.

Une forte unanimité règne chez les Ouagalais de plus de 13 ans en ce qui concerne les caractéristiques de l'automobile. Ils sont plus de 90 % à considérer qu'elle permet d'être libre d'aller et venir n'importe quand et n'importe où, de gagner du temps, tout en étant à l'abri du vent et de la poussière et en pouvant se déplacer à plusieurs. *A contrario*, 95 % des enquêtés s'accordent pour déclarer qu'elle revient cher. L'unanimité est pratiquement aussi forte (82 %) en ce qui concerne la sécurité que procure la voiture face aux accidents ou aux vols. Par contre, les Ouagalais sont plus partagés vis-à-vis des possibilités qu'offrirait la voiture pour se faire « admirer » par les autres (63 %). Mais ce taux mitigé relève probablement plus d'un respect des convenances, qui réserverait cet « exhibitionnisme » aux jeunes et empêcherait les adultes de s'exprimer ouvertement à ce sujet. Cette remarque est confortée par l'examen de la sélection des trois items préférentiels. Seuls les jeunes semblent manifester un intérêt à se faire voir, que les entretiens réalisés simultanément à l'enquête-ménages (KINDA, OUEDRAOGO, 1993) confirment amplement : « *Etant jeune je choisirai la moto parce qu'il y a, comme on le dirait, plus de feeling. Dans la voiture personne ne te voit* » (étudiant). Mais pour leurs aînés, les tenues vestimentaires, tout comme certains des surnoms donnés aux deux-roues à moteur (« *Mon mari est capable* » par exemple), montrent la consistance des enjeux de positionnement social

qu'attachent les Ouagalais adultes à l'usage des modes de transport.

On ne s'étonnera pas alors que le score moyen de la voiture soit extrêmement élevé (2,3), loin devant le vélomoteur (1,8), la bicyclette (1,4) et l'autobus (1,3). Ce score varie peu d'un groupe d'individus à l'autre. Il ne descend jamais en dessous de 2,2 mais ne monte à 2,5 ou 2,6 que chez quelques sous-populations d'effectif faible, les individus ayant fait des études supérieures, les salariés ou les riches, et culmine à 2,7 chez les automobilistes exclusifs. Plus toutefois qu'à des différences dans l'appréciation des qualités de la voiture, ces écarts de score sont en fait imputables à la plus ou moins grande sensibilité au coût : dès lors que l'individu ne retient pas le coût du déplacement parmi ses trois items préférentiels, le score de la voiture a une très forte probabilité d'être maximal. Or, c'est bien le cas des catégories les plus aisées.

6.4. UN MODE D'EXCEPTION

L'automobile se révèle donc parée de toutes les vertus, avec pour seul défaut un coût élevé. Elle surclasse ainsi nettement les autres modes, tant individuels que collectifs, tout en restant néanmoins hors de portée de la plupart des ménages. Certes, pour une analyse plus complète de son rôle, il faudrait la mettre en regard des autres modes individuels, sensiblement plus présents qu'elle dans les deux villes. Néanmoins, ce premier cadrage a permis de repérer tout à la fois la place très limitée de la voiture dans la mobilité quotidienne et la diversité de ses usages.

Trois types d'utilisateurs aux caractéristiques socio-économiques tranchées et aux usages distincts sont en effet apparus. Quelques individus aisés, essentiellement des chefs de ménage masculins, accèdent en permanence à la voiture. Ces « automobilistes exclusifs » utilisent le véhicule du ménage au détriment souvent des autres membres de la maison, même si des pratiques d'accompagnement ou un accès épisodique au véhicule font de certains de ces derniers des « usagers apparentés ». A moins qu'ils puissent s'appuyer sur une nécessité professionnelle pour accéder à une voiture durant le travail, les individus appartenant à des ménages sans automobile dépendent du bon vouloir de parents ou de relations pour être véhiculés à l'occasion d'événements exceptionnels et devenir ainsi des « usagers dépourvus ».

Les « automobilistes exclusifs », frange extrêmement réduite de la population, restent ainsi maîtres du mode et de ses usages, mais les « usagers dépourvus » ou « apparentés » peuvent néanmoins revendiquer une certaine utilisation du mode, contribuant ainsi à définir un statut ambigu de la voiture dont l'usage très partiellement partagé permet de s'accommoder d'un accès largement confisqué et favorise une image éminemment consensuelle.

CHAPITRE 7

HIERARCHIE SOCIALE, HIERARCHIE MODALE

Le panorama des modes de transport examiné dans cette partie est loin d'être complet. Il faudrait ainsi s'intéresser à la marche, et tout particulièrement aux longs parcours pédestres qui, au delà des questions que soulèvent leur évidente pénibilité, semblent toucher tout particulièrement une population sociologiquement proche de celle des cyclistes (POCHET *et alii*, 1995). Il faudrait encore s'intéresser à la segmentation de la clientèle des différents types de transport collectif, entreprises publiques ou opérateurs privés. Il faudrait enfin, notamment dans une perspective d'analyse des phénomènes d'individualisation, s'interroger sur les pratiques de « remorquage »⁴¹ ou de prêts de deux-roues à moteur. Mais en dépit de ces limites, l'observation successive de la bicyclette et de la voiture permet de dégager quelques enseignements sur les pratiques qu'elles autorisent, en termes d'usages mais aussi de positionnement social.

En ce qui concerne la voiture, quatre types contrastés d'usages peuvent être identifiés.

La *voiture banalisée* correspond à un usage exclusif du mode, en tant que conducteur qui plus est. La semaine et, à un moindre degré, le week-end, elle permet d'assurer une mobilité professionnelle intense, sous la forme d'allers et retours domicile-travail mais aussi de déplacements secondaires greffés sur le travail. Les autres activités pratiquées hors du domicile, et notamment la vie sociale, passent également par le recours à la voiture, seul mode à même de permettre simultanément gestion du temps et de l'espace et affirmation de sa position sociale. Les chefs de ménage aisés en sont l'usager-type.

La *voiture-outil de travail* se rapporte également à une utilisation importante du mode, mais limitée à la seule sphère professionnelle. Théoriquement, elle n'autorise guère que des déplacements secondaires centrés sur le lieu de travail, mais, pratiquement, elle est susceptible de permettre, même marginalement, des détournements vers un usage plus personnel (accompagnement exceptionnel de parents ou d'amis, courses...). Le chauffeur professionnel, employé par un programme de développement ou une ONG, en serait l'utilisateur-type, si bon nombre de ses usagers n'étaient passagers.

⁴¹ « Remorquer » quelqu'un, c'est l'emmener avec soi, sur son vélomoteur mais aussi éventuellement sur sa bicyclette, à l'occasion d'un déplacement effectué en commun, voire d'un accompagnement.

La *voiture-école*, c'est d'abord la voiture pour aller à l'école ou à l'université, utilisée tout comme la précédente plutôt en semaine et comme passager. Mais, parce qu'elle concerne essentiellement des jeunes de milieu aisé qui se retrouvent entre eux ou accompagnés par un parent, c'est aussi la première étape vers la voiture banalisée qui leur semble promise à terme, une fois les études, supérieures peut-être, terminées et un emploi bien rémunéré obtenu. Le rôle de la voiture renvoie alors, non plus à une fonction d'outil de production, mais à une stratégie de reproduction sociale, la différence avec les cas sud-américains présentés par VASCONCELLOS (1997) tenant à ce qu'il s'agit ici non pas des classes moyennes mais des couches les plus favorisées.

Enfin, la *voiture-transport collectif* est l'automobile occasionnelle, ou plus précisément celle des occasions, cérémonies auxquelles on va se rendre véhiculé par un parent ayant réussi ou un ami « puissant », événements ayant nécessité la mobilisation du réseau amical ou de voisinage. Elles constituent des moments importants de la vie citadine qui demeurent dans les mémoires et permettent à tout un chacun (ou presque...) de dire ensuite : « si on en a vraiment besoin, on peut toujours trouver une voiture ». Bien évidemment, l'automobile ne peut alors être utilisée qu'en tant que passager.

Certes, seul le premier de ces types de voiture s'appuie sur une maîtrise individuelle quotidienne de son usage. Le troisième en porte les prémisses, le deuxième et surtout le quatrième en sont clairement exclus. Mais tous quatre correspondent à des pratiques effectives de l'automobile. En regard, les pratiques de la bicyclette paraissent sensiblement plus... pauvres et se limitent à des usages dominés par la vie « professionnelle », travail pour les actifs, école pour les scolaires. Mais on hésite à parler de *bicyclette banalisée* pour les premiers, tant leur mobilité paraît dominée par le travail, et de *bicyclette-école* pour les seconds, tant son abandon pour des modes plus estimés paraît inéluctable. Pourtant, on l'a vu, la bicyclette n'est pas dépourvue d'atouts techniques pour répondre à certains besoins de déplacement. Les causes de sa désaffection renvoient alors à des phénomènes d'image.

C'est que les choix modaux, s'ils reposent sur la recherche d'une adéquation entre nécessités de déplacement et moyens disponibles, s'appuient également sur des processus de distinction sociale liés à l'utilisation ostentatoire de certains véhicules. Les différents modes de transport individuel sont tous des vecteurs de différenciation sociale, ils manifestent l'appartenance à une classe d'âge, à une génération, et surtout à un certain statut social.

Ainsi, dans toutes les villes étudiées, l'équation *bicyclette = pauvreté* apparaît bien plus profondément ancrée dans les esprits qu'en Europe ou en Asie. Ce résultat ressort très nettement des entretiens qualitatifs, en particulier chez les jeunes scolarisés, mais aussi chez les femmes et chez les salariés. Pour expliquer leur refus du vélo, les personnes interrogées invoquent l'importance du groupe

social et de l'entourage. Soit c'est la petite amie qui trouvera à redire à l'usage de la bicyclette, soit il s'agira de l'entourage familial, des collègues de travail, ou encore des copains d'école. Dans les sociétés africaines, le poids du groupe et de l'entourage est déterminant dans les décisions individuelles, il contribue fortement à l'établissement d'une relation étroite entre la hiérarchie sociale et la hiérarchie des modes de transport. Ainsi un cadre qui voudrait utiliser une bicyclette ne serait pas compris, voire même serait méprisé par ses connaissances, et comme l'a précisé un chef de quartier de Ouagadougou lors d'un entretien, « *On dira qu'il fait le malin, il se moque des pauvres. Que Dieu lui donne ce qu'il cherche, puisqu'il veut devenir pauvre !* ».

Une hypothèse pourrait alors être avancée pour expliquer la dangerosité prêtée au vélo, largement à tort si l'on en croit les statistiques ouagalaises d'accident. Cette insécurité associée à l'usage de la bicyclette, relevée lors de l'analyse des attitudes comme un facteur limitant, n'est pas seulement routière. Elle est aussi, voire d'abord, sociale, car ce que le recours au vélo met en jeu c'est bien une position dans la hiérarchie sociale, à Ouagadougou comme dans les autres villes observées. Pour ceux qui n'accèdent pas encore à la bicyclette ou y accèdent difficilement, sa conquête est un moyen de s'élever socialement ; mais pour ceux qui y accèdent déjà, s'en contenter serait stagner, et donc, dans une "compétition sociale" où les positions sont nécessairement relatives et jamais figées, ce serait accepter, à terme, de se rabaisser.

A l'opposé du vélo, la voiture est à l'évidence l'un de ces symboles de la « citadinité réussie » qui coûtent très chers (ANTOINE *et alii*, 1987). Certes, elle en est aussi un moyen technique, car exercer un travail, rencontrer des interlocuteurs professionnels ou visiter des amis, implique des déplacements fréquents et complexes pour lesquels l'automobile est probablement techniquement mieux adaptée que les autres modes, à condition toutefois qu'elle soit fortement individualisée. Mais sa dimension symbolique amène immédiatement une question : jusqu'où (ou à partir d'où) la réussite peut-elle se contenter d'un usage purement privé ? En d'autres termes, un certain partage de l'usage, dépassant le cadre du ménage, n'est-il pas la meilleure façon d'exhiber, de valoriser et finalement d'accomplir sa réussite ? Véhiculer des citoyens moins aisés, n'est-ce pas tout à la fois exhiber sa réussite et la conforter en renforçant des liens de dépendance ?

Que l'on observe le vélo ou la voiture, c'est alors la hiérarchie sociale qui se donne à voir dans la stricte hiérarchie modale.

TROISIEME PARTIE

**SITUATIONS DE PAUVRETE
ET FORMES DE MOBILITE**

En 1985, pratiquement la moitié des Africains au sud du Sahara disposaient de moins de un dollar par jour et 30 % de la population se trouve en position d'indigence (BANQUE MONDIALE, 1990). Cette situation n'a fait depuis que se dégrader et, selon la Banque Mondiale, l'Afrique subsaharienne devrait ainsi accueillir à la fin du siècle 30 % des pauvres dans le monde, contre 16 % en 1985 (MORASSE, 1991). Les populations urbaines, en forte croissance numérique, n'échappent pas à ce contexte et la très grande majorité d'entre elles ne disposent que de très faibles revenus.

Or, les pauvres ne sont souvent, au mieux, que les bénéficiaires indirects des infrastructures de transport ; la construction et l'entretien des voiries urbaines favorisent en premier lieu la mobilité quotidienne des personnes possédant une voiture, soit, comme on vient de le voir, la très faible minorité disposant de revenus élevés. Qui plus est, l'organisation des transports publics connaît de nombreux dysfonctionnements. Les grands réseaux de transport collectif ont bien du mal à se pérenniser ; les entreprises artisanales (minibus, taxis collectifs) qui les concurrencent sont elles aussi confrontées à la contraction de la demande solvable depuis le début des années quatre-vingt. A ces problèmes généraux s'ajoute la difficulté de desservir les quartiers périphériques généralement non lotis et enclavés (GODARD, TEURNIER, 1992).

Dans une optique de développement, il paraît pourtant essentiel de faciliter les conditions dans lesquelles s'effectue la mobilité quotidienne des pauvres. Il en va en premier lieu de l'accès à l'emploi, vital lorsque les revenus sont bas. Mais il en va aussi de l'usage des équipements et services de base tels que la santé et l'éducation (GANNON, LIU, 1997), comme de l'entretien des relations sociales permettant d'affirmer son appartenance à une communauté, encore plus indispensable en temps de crise (MARIE, 1997). Il en va également de l'amélioration des conditions de vie par la diminution de la pénibilité des déplacements urbains. L'inaccessibilité qualitative et quantitative au transport, qui prévaut dans bien des cas, peut en effet neutraliser les résultats attendus dans d'autres secteurs. Il en va enfin de la réduction du poids des dépenses de transport dans les budgets des citadins, poids que l'enquête réalisée à Ouagadougou permet

d'approcher⁴².

Le revenu mensuel moyen des ménages (somme des revenus de ses membres) est estimé par notre enquête à 119 200 FCFA et la dépense mensuelle moyenne d'un ménage pour son transport à 23 600 FCFA, soit le cinquième des revenus déclarés, et ce pour un ensemble composé uniquement des dépenses d'usage des véhicules appartenant au ménage et des dépenses affectées au transport collectif⁴³. La structure des dépenses par mode reflète bien la prédominance des deux-roues motorisés dans le système de transport ouagalais. Mobylettes et motos représentent 61% des dépenses totales (alors que les deux-roues motorisés assurent les deux tiers des déplacements mécanisés), la voiture, 29% (pour 11% des déplacements mécanisés), les transports en commun, 8% (pour 5%), et la bicyclette 2% seulement (pour 17%). Cette part du budget consacrée au transport décroît un peu lorsque le revenu augmente. Les dépenses de transport pèsent particulièrement lourd dans le budget des ménages les plus pauvres (Tableau 20).

Tableau 20 : Quintiles de revenu et dépenses de transport des ménages (FCFA et %)

	Revenu moyen	Dépenses moyennes	% du revenu consacré au transport
1er quintile <40 000 FCFA	26 800	6 700	24,9
2ème quintile [40 000-73 000[56 200	13 800	24,5
3ème quintile [73 000-108 000[89 300	18 600	20,9
4ème quintile [108 000-180 000[138 700	25 900	18,7
5ème quintile >180 000	303 400	55 800	19,8
Ensemble	119 200	23 600	19,8

Ces dépenses correspondent bien évidemment à un accès très variable aux

⁴² Seule l'enquête-ménages ouagalaise nous renseigne, en effet, pour chaque membre du ménage de plus de 13 ans à la fois sur ses revenus, sur ses dépenses d'usage de chaque véhicule possédé par le ménage (incluant carburant, entretien et réparations, assurance et vignette) et sur les montants dépensés en transports collectifs.

⁴³ La part des dépenses-transport serait plus élevée si l'on intégrait les coûts d'acquisition des véhicules. Bien que l'on dispose dans l'enquête des prix et des dates d'achat des véhicules, il est plus difficile de ramener les coûts d'achats à une moyenne de dépenses mensuelles, car on ne connaît ni la durée de vie des véhicules, ni la valeur de revente. Cependant, pour donner un ordre de grandeur des dépenses mensuelles liées à l'acquisition des véhicules, avec l'hypothèse d'une durée de vie de 10 ans, et d'une valeur de revente nulle, ce coût d'acquisition moyen par ménage peut être évalué à 7200 FCFA par mois (soit 6% en moyenne du revenu des ménages).

moyens de transport selon le revenu : la voiture, dont le coût d'usage moyen s'élève à 37 000 FCFA par mois, demeure le privilège des 20 % de foyers les plus riches. A l'inverse, le premier quintile concentre la majorité des ménages disposant au mieux de bicyclette(s) pour leurs déplacements, véhicules dont le coût d'utilisation moyen est inférieur à 1000 FCFA par mois. Les ménages des 2ème, 3ème et 4ème quintiles n'ont généralement pas accès à la voiture, mais ont des revenus suffisants pour posséder un ou plusieurs deux-roues à moteur. La place privilégiée occupée par les deux-roues à moteur dans le système de transport, spécificité ouagalaise, transparaît à nouveau ici.

Pourtant, la possession d'un deux-roues moteur occasionne des dépenses élevées, de l'ordre de 9 400 FCFA mensuels en moyenne, ce qui est loin d'être négligeable compte tenu du niveau de vie des Ouagalais (le salaire minimum était de l'ordre de 22 000 FCFA par mois à la date de l'enquête). Ce coût est aussi trois fois plus élevé que les dépenses moyennes pour les transports collectifs déclarées par les usagers réguliers de ce mode (mais l'accès aux deux-roues moteur permet des niveaux de mobilité motorisée bien supérieurs). En revanche, l'utilisation d'un deux-roues moteur demeure d'un coût quatre fois moins élevé que celui d'une voiture.

Tableau 21 : Distribution des revenus en quintiles et équipement des ménages en moyens de transport (%)

	1er quintile	2ème quintile	3ème quintile	4ème quintile	5ème quintile	Ensemble
Aucun véhicule ou bicyclette(s)	42	14	7	5	0	13
Deux-roues moteur*	57	81	85	84	42	69
Voiture(s)**	1	5	8	11	58	18
Ensemble	100	100	100	100	100	100

* catégorie pouvant disposer aussi, éventuellement, de bicyclette.

** catégorie pouvant disposer, éventuellement, de deux-roues moteur et de bicyclette.

Les dépenses de transport élevées chez les ménages aux bas revenus s'expliquent ainsi par la diffusion importante du deux-roues à moteur au sein de la population ouagalaise (Tableau 21). Au sein des deux premiers quintiles, un ménage sur trois dépense plus du quart de son revenu en transport (près de 90% des dépenses transport sont alors affectées aux deux-roues à moteur). Cette part tombe à un sur cinq dans les 3ème et 4ème quintiles. A l'inverse, au sein du premier quintile de revenus, un tiers des ménages dépensent moins de 10% de leurs revenus en transport. Il s'agit des foyers trop pauvres pour acquérir une mobylette, et dont les membres se déplacent presque exclusivement à pied ou à vélo et utilisent

rarement les transports collectifs. En comparaison, cette proportion n'est plus que de 11% dans le 2ème quintile. A ces disparités entre ménages s'ajoutent des inégalités individuelles d'accès aux modes au sein des foyers, ce qui rend nécessaire d'étudier aussi les situations individuelles et leurs conséquences en termes de conditions de déplacements. Le souci de se concentrer sur les mobilités des pauvres amène à chercher à définir pratiquement un critère de pauvreté, allant au delà du simple critère du revenu.

CHAPITRE 8

APPROCHER LES SITUATIONS DE PAUVRETE

Pour la Banque Mondiale, « être pauvre c'est ne pas pouvoir atteindre un niveau de vie minimum » (1990:30). Ce niveau de vie est généralement mesuré à travers les revenus et les dépenses des ménages. « On parlera de pauvreté pour les revenus inférieurs à la *ligne (ou seuil) de pauvreté*, et de pauvreté extrême en dessous de la *ligne d'indigence* » (SALAMA, VALIER, 1995:258). Le seuil de pauvreté permet alors de séparer les pauvres des autres catégories de la population et d'élaborer l'indice de pauvreté, c'est-à-dire le rapport entre le nombre de pauvres et l'ensemble de la population. Si elle présente l'avantage de la simplicité, une telle définition est toutefois passible d'un ensemble de critiques, les premières apparaissant dès que l'on cherche à fixer concrètement un seuil de pauvreté.

7.1. LA PAUVRETE : RELATIVE, EVOLUTIVE, MULTIFORME

Commençons par rappeler que le seuil de pauvreté est composé de deux éléments : « d'une part, ce qu'il faut dépenser pour se procurer un niveau minimum de nutrition et autres nécessités de la vie et, d'autre part, ce qu'il faut dépenser [...] pour pouvoir participer à la vie quotidienne de la société » (BANQUE MONDIALE, 1990:31). Pour évaluer monétairement le premier élément, des enquêtes de consommation au niveau national s'avèrent indispensables afin de déterminer « le panier de biens nécessaires à la stricte reproduction de l'individu (ou du ménage) » (SALAMA, VALIER, 1995:258) et ainsi pouvoir transformer les besoins minimaux, exprimés en calories, en prix des produits alimentaires. Cette somme d'argent représente le seuil d'indigence. Le deuxième élément inclut les dépenses en habillement, en transport, en logement. Il est en revanche plus complexe à calculer car plus « subjectif », non seulement en ce qui concerne les facteurs à prendre en compte mais aussi pour leur mesure.

Le seuil de pauvreté est donc glissant, relatif, aussi bien dans l'espace que dans le temps. Dans l'espace, car des différences dans la nécessité ou non de certains facteurs apparaissent non seulement entre pays mais également à l'intérieur même d'un pays, entre régions ou entre zones urbaines et zones rurales. Dans le temps, car il y a une tendance à l'évolution des référentiels vers le haut : « à mesure qu'ils deviennent plus riches, les pays conçoivent différemment le niveau minimum de

consommation acceptable, qui est le seuil de pauvreté » (BANQUE MONDIALE, 1990:31). Cette hétérogénéité des référentiels explique pour partie les écarts que l'on observe souvent dans les statistiques en provenance de sources différentes.

Mais ce double caractère, relatif et subjectif, de la pauvreté qui relativise le recours à un indicateur tel que le seuil de pauvreté, apparaît aussi bien à un niveau macro-social qu'à l'échelle de l'individu. Ainsi, selon MARIE (1995:304), la pauvreté « dépend notamment de l'appréciation (subjective) que chacun peut porter, dans la synchronie, sur sa situation (objective) et sur sa position (relative) par rapport aux autres ; dans la diachronie, sur sa position actuelle par rapport aux positions précédemment occupées dans son parcours biographique ou par rapport à ses aspirations (passées et présentes) ainsi qu'à son évaluation des perspectives qui s'offrent à lui ».

La critique de la notion de seuil de pauvreté peut être prolongée. Ainsi, SATTERTHWAITTE (1995) juge cette notion créée dans les pays développés, inopérante dans les pays en développement, tant les conditions de vie de la majorité des populations sont radicalement différentes entre le Nord et le Sud. En effet, dans les premiers, la plus grande part de la population dispose d'un logement, bénéficiant de l'eau et de l'assainissement, et certains services, tels que la santé et l'éducation, sont facilement accessibles, voire gratuits. Dans les seconds, le logement constitue un des principaux problèmes urbains, les réseaux d'approvisionnement d'eau et d'assainissement sont très peu développés, et les services d'éducation et de santé ne sont accessibles qu'à une faible part de la population. La définition du seuil de pauvreté utilisée dans les pays en développement ne prend pas en compte tous ces éléments, de même qu'elle n'intègre pas l'existence de revenus non monétaires ou encore celle des réseaux de solidarité (SALAMA, VALIER, 1995). Globalement, de nombreux auteurs s'accordent néanmoins pour considérer que les évaluations officielles sous-estiment largement la pauvreté existante (pour une synthèse, voir SATTERTHWAITTE, 1995).

La détermination des « nécessités de base insatisfaites » permet de pallier certaines des déficiences évoquées ci-dessus. « Les nécessités de base insatisfaites (NBI) définissent la pauvreté structurelle [...] Elles comprennent l'eau, le drainage, l'habitat, le niveau d'éducation des enfants, l'assistance scolaire des mineurs, le temps disponible et le mobilier du foyer. Si l'une des caractéristiques définies n'est pas satisfaite, l'individu (ou le ménage) est considéré comme pauvre » (SALAMA, VALIER, 1995:274-275). Le segment de la population pour lequel ces nécessités sont satisfaites mais qui se situe en dessous de la ligne de pauvreté est d'ailleurs dénommé par ces mêmes auteurs « pauvres-non pauvres » (SALAMA, VALIER, 1995:275).

MARIE (1995:305) va plus loin dans la définition même de la pauvreté en cherchant à passer d'un état de fait à un processus. Il reprend alors le terme « manque de moyens » utilisé en Côte d'Ivoire suite à la crise économique ressentie

depuis plusieurs années. Pour lui, le manque de moyens serait plus pertinent car il « connote l'idée d'une précarité multidimensionnelle : manque d'argent, absence d'emploi stable et de revenus réguliers, statut résidentiel incertain et dévalorisé (hébergé, locataire), manque de femme [...] manque d'autonomie [...] difficultés accrues à maintenir sa position ou à en acquérir une au sein de la société globale ».

L'approche de LACHAUD (1995:281) est similaire car cet auteur ne se limite ni à des indicateurs purement économiques, ni à une vision statique du phénomène. Sous le terme d'exclusion sociale, il englobe « un ensemble de situations qui sont appréhendées en tant que "problèmes" et qui visiblement constituent de solides indices d'inégalité économique menaçant l'insertion sociale des individus ». Ce concept est « moins abstrait que les indicateurs monétaires ou non monétaires traditionnels et [traduit] la non-satisfaction des besoins sociaux de base » car plusieurs dimensions, quantitatives et surtout qualitatives, sont prises en compte : l'accès au marché du travail et la stabilité dans l'emploi, l'accès au système éducatif et à la formation, l'accès à des besoins de base tels que le logement, l'eau et l'électricité, l'accès aux véhicules de transport individuel, la consommation de certains produits.

Ces différentes acceptions de la pauvreté mettent bien en relief les difficultés de mesure et de quantification de cette notion. En particulier, le passage d'un état à un processus, s'il paraît intellectuellement plus satisfaisant, complique singulièrement le repérage empirique des « pauvres » à partir d'enquêtes « classiques ». Les enquêtes-ménages dont nous disposons ayant été réalisées à l'occasion d'analyses des systèmes de transport des deux villes, elles fournissent plus une photographie des situations individuelles à un moment donné qu'une mise en perspective de parcours de vie. Elles ne permettent donc pas d'identifier des processus d'appauvrissement ou d'enrichissement.

Compte tenu de l'absence de recueil du revenu à Bamako, mais aussi pour tenir compte de son caractère trop restrictif et trop conjoncturel pour juger des situations économiques, nous avons choisi de définir le critère de pauvreté/non-pauvreté des individus comme des ménages à partir de trois variables : l'activité professionnelle (profession et secteur d'activité) et, lorsque celle-ci n'est pas suffisante pour trancher, le type d'habitat et le niveau d'étude⁴⁴. Dans un contexte de quasi-inexistence de l'offre de transports collectifs, l'accès aux véhicules motorisés est déterminant pour se déplacer. Dans des ménages inégalement dotés en moyens de

⁴⁴ Sont classés parmi les pauvres : inactifs et chômeurs, scolaires et étudiants, agriculteurs, artisans (indépendants ou employés), personnes vivant de petits métiers. Sont classés parmi les « riches » : cadres moyens ou supérieurs du secteur privé ou de l'administration. Pour distinguer parmi les employés (ou ouvriers) dans le commerce ou dans le secteur public, et pour les commerçants indépendants, catégories assez hétérogènes, la distinction entre riches et pauvres s'est faite sur le type d'habitat (villa ou logement en dur-semi-dur/traditionnel en banco) et le niveau d'éducation (secondaire ou supérieur/sans ou primaire).

transports, les véhicules sont bien insuffisants en nombre pour satisfaire les besoins de tous les membres. C'est pourquoi nous avons combiné deux niveaux de « pauvreté », la pauvreté du ménage d'appartenance, et la pauvreté de l'individu.

- la « pauvreté individuelle » est définie à partir des caractéristiques socio-économiques propres à l'individu ;
- la « pauvreté du ménage » est définie en fonction des caractéristiques socio-économiques du chef du ménage auquel l'individu est rattaché⁴⁵. Ce choix de l'estimation de la « pauvreté »/« richesse » du ménage par la situation économique du chef repose sur le fait qu'il est dans la majorité des cas le principal soutien économique du foyer dans les villes d'Afrique de l'Ouest (LACHAUD, 1995). Cette caractéristique se vérifie dans l'enquête ouagalaise : 61% des revenus des foyers proviennent du chef, lequel a le revenu le plus élevé de tous les actifs du foyer dans 83% des cas.

La définition de la pauvreté retenue permet ainsi d'identifier trois catégories d'individus : *pauvres dans un ménage pauvre, pauvres dans un ménage riche*⁴⁶ et *riches*. Le faible effectif de ce dernier groupe n'autorise en effet pas de découpage supplémentaire, d'autant que la quasi-totalité des riches appartient à des ménages riches.

7.2. PAUVRETE INDIVIDUELLE ET PAUVRETE DES MENAGES

Globalement, les individus pauvres sont plus jeunes que les riches. Ce sont principalement des enfants du chef de ménage ou des dépendants, apparentés ou non, analphabètes ou avec un faible niveau d'étude. La plupart sont célibataires et inactifs et très peu possèdent un véhicule de transport individuel. Chez les pauvres, la répartition hommes-femmes est à peu près équilibrée, même si, à l'opposé, les riches sont plutôt des hommes. Ces derniers sont souvent des chefs de ménage âgés, avec un niveau d'étude moyen ou supérieur, salariés avec des fonctions de cadres moyens ou supérieurs et, à Ouagadougou surtout, la plupart disposent d'un véhicule. Si les riches montrent donc un profil assez précis, les pauvres semblent

⁴⁵ En Afrique subsaharienne, la prise en compte du ménage (au sens de la famille élargie et des dépendants sociaux et économiques) est pertinente étant donné l'importance du lien social communautaire existant, même si dans le contexte de la crise économique actuelle celui-ci subit des transformations sensibles, sans toutefois en arriver à l'individualisme occidental (MARIE, 1995 ; LACHAUD, 1995).

⁴⁶ Dans la suite, nous emploierons par commodité le terme de « riche », en lieu et place de « non pauvre ». Rappelons qu'il s'agit d'une richesse toute relative, concernant un chef de ménage sur deux environ : nul doute que cette catégorie, assez hétérogène, intègre, aux côtés d'une minorité de chefs de ménage très aisés, bon nombre de personnes de revenus moyens.

par contre présenter une hétérogénéité beaucoup plus marquée. Nous allons maintenant en prendre une mesure plus fine.

Selon la définition de la pauvreté retenue, la part des personnes pauvres dans la population est très élevée : 83 % à Bamako et 81 % à Ouagadougou. Près de la moitié d'entre eux (44 % et 46 %, respectivement) se trouvent dans des conditions précaires car ils appartiennent aussi à des ménages pauvres. Les pauvres habitent principalement dans du traditionnel ou du semi-dur (65 % à Bamako et 70 % à Ouagadougou), la richesse du chef de ménage se traduisant toutefois par l'amélioration de l'habitat. A Ouagadougou, par exemple, la moitié des pauvres de ménages pauvres mais seulement 10 % des pauvres de ménages riches logent dans des habitations traditionnelles en banco. Les pauvres, et tout particulièrement les pauvres au sein des ménages pauvres, sont relativement concentrés dans les quartiers de deuxième périphérie, souvent difficiles d'accès (Tableau 22).

Tableau 22 : Lieu de résidence selon la pauvreté individuelle et du ménage (%)

	Bamako			Ouaga		
	Centre	Péri. 1	Péri. 2	Centre	Péri. 1	Péri. 2
Pauvres de ménages pauvres	15	25	60	10	37	53
Pauvres de ménages « riches »	15	34	51	14	50	36
« Riches »	13	43	44	11	49	40

Dans les deux villes, 75 % des pauvres ont moins de 35 ans mais c'est dans les ménages riches qu'on trouve le plus de jeunes. Ainsi, à Ouagadougou, 88 % des pauvres de ménages riches ont moins de 35 ans contre 67 % dans les ménages pauvres. Environ trois pauvres sur cinq sont célibataires (63 % à Ouagadougou et 59 % à Bamako).

A Ouagadougou, les enfants du chef de ménage sont un peu plus nombreux que les dépendants (respectivement 37 % et 31 %). A Bamako, où les ménages sont de plus grande taille, l'ordre d'importance de ces deux catégories est inversé et les enfants ne représentent que 31 % des pauvres contre 44 % pour les dépendants. Néanmoins, cette répartition varie selon la richesse du ménage. Ainsi, à Bamako 57 % des pauvres des ménages riches sont des dépendants alors qu'ils ne sont que 37 % dans les ménages pauvres. L'accueil de jeunes venus de la campagne ou d'autres villes représente en effet un coût, qu'il s'agisse d'ailleurs, en caricaturant, de jeunes hommes venus poursuivre des études ou de jeunes femmes employées comme domestiques, les familles aisées étant plus à même de supporter ces charges supplémentaires que les ménages aux ressources réduites. Cet accueil reflète les solidarités familiales mises en oeuvre pour faire face à la crise, solidarités dont les

contraintes « [...] s'imposent aux plus forts économiquement en raison du système des droits et obligations » (VIMARD, 1997:154). Une situation plus aisée du chef de ménage favorise la scolarisation des enfants et l'accueil de dépendants également scolarisés (LACHAUD, 1995). Ainsi, à Ouagadougou, 50% des enfants et dépendants pauvres des ménages riches sont étudiants et 16% sont économiquement actifs ; par contre, chez les pauvres des ménages pauvres, seulement 25% sont étudiants mais 40% sont économiquement actifs.

L'inactivité économique prédomine chez les pauvres. Etudiants, inactifs et retraités constituent 61 % des pauvres à Bamako et 71 % à Ouagadougou ; les autres sont des actifs travaillant essentiellement dans le secteur informel. Dans les deux villes, les actifs pauvres travaillent plus souvent dans leur quartier de résidence que les riches (51 % contre 16 %, pour Bamako). Le taux d'analphabétisme est élevé, 35 % à Bamako et 29 % à Ouagadougou, et fort logiquement, plus encore chez les pauvres appartenant à des ménages pauvres (respectivement 42 % et 37 %).

La population pauvre est donc traversée par des différenciations socio-économiques prononcées. Pour mieux appréhender sa diversité, nous avons alors cherché à la partitionner en catégories plus homogènes.

7.3. UNE TYPOLOGIE DES POPULATIONS PAUVRES

La typologie, élaborée à l'aide de méthodes d'analyse multidimensionnelle (analyse factorielle des correspondances multiples et classification automatique) repose sur les principaux déterminants socio-économiques individuels (genre, âge, niveau d'étude, position au sein du ménage, activité économique). Elle distingue six groupes, les chefs de ménage, les ménagères, les jeunes actifs, les jeunes inactives, les filles scolarisées et les garçons scolarisés ; leurs principales caractéristiques figurent dans le Tableau 23.

A Bamako, les groupes les plus importants sont ceux des jeunes inactives, des jeunes actifs et des garçons scolarisés, qui représentent près de 70 % des pauvres. A Ouagadougou, la taille des groupes est plus homogène et les catégories principales sont celles des garçons scolarisés et des ménagères, qui représentent 45 % des pauvres. Dans les deux villes, le groupe des chefs de ménage est le plus petit. Les individus économiquement actifs se retrouvent essentiellement dans deux groupes, les jeunes actifs et les chefs de ménage ; avec un niveau d'étude très faible, voire nul, ils travaillent principalement dans le secteur informel.

Si la composition des différents groupes n'est pas identique dans les deux villes, on retrouve cependant les mêmes traits structurants : inactivité économique et faible niveau d'études, jeunesse, et dans certains cas vieillesse.

Tableau 23 : Les six groupes de pauvres issus de la classification automatique

		Bamako	Ouagadougou
Chefs de ménage		92% d'hommes	93% d'hommes
		95% chefs de ménage	98% chefs de ménage
	Bamako Ouaga	57% 35-55 ans, 42% >55 ans	61% 35-55 ans, 30% >55 ans
7% 11%		59% analphabètes, 28% primaire	51% analphabètes, 31% primaire
		40% sect. informel, 30% salariés	51% sect. informel, 23% salariés
Ménagères		100% de femmes	99% de femmes
		82% épouses	83% épouses
	Bamako Ouaga	63% 35-55 ans	42% 19-34 ans, 49% >55 ans
16% 22%		81% analphabètes	75% analphabètes
		62% inactives	71% inactives
Jeunes actifs		83% d'hommes	96% d'hommes
		56% dépendants, 39% enfants	52% dépendants, 41% enfants
	Bamako Ouaga	76% 19-34 ans	72% 19-34 ans
22% 13%		53% primaire, 17% analphabètes	39% primaire, 26% analphabètes
		52% sect. informel, 20% salariés	67% sect. informel, 23% salariés
Jeunes inactives		94% de femmes	70% de femmes
		72% dépendants	59% dépendants et 31% enfants
	Bamako Ouaga	60% 19-34 ans, 33% 14-18 ans	61% 19-34 ans, 38% 14-18 ans
26% 16%		51% analphabètes, 37% primaire	43% primaire, 30% secondaires
		51% inactifs, 17% sect. informel	76% inactifs
Filles scolarisées		100% de femmes	100% de femmes
		100% scolaires ou étudiantes	100% scolaires ou étudiantes
	Bamako Ouaga	74% filles du chef, 26% dépendantes	70% filles du chef, 30% dépendantes
9% 16%		42% 14-16 ans, 58% 19-34 ans	59% 14-16 ans, 41% 19-34 ans
		9% supérieur, 53% secondaire, 36% en primaire	8% supérieur, 86% secondaire
Garçons scolarisés		100% d'hommes	100% d'hommes
		95% scolaires ou étudiants	90% scolaires ou étudiants
	Bamako Ouaga	60% fils du chef, 40% dépendants	71% fils du chef, 29% dépendants
21% 23%		41% 14-18 ans, 59% 19-34 ans	48% 14-18 ans, 52% 19-34 ans
		20% supérieur, 42% secondaire, 32% primaire	15% supérieur, 79% secondaire

Les pourcentages en gras sont calculés par rapport à l'échantillon total.

Les autres pourcentages font référence au total du groupe.

CHAPITRE 9

DES FORMES DE MOBILITE SOUS CONTRAINTES

Les analyses des déterminants de la mobilité présentées dans la première partie de ce rapport montrent à l'évidence que les facteurs de différenciation qui segmentent les populations pauvres ne peuvent être sans effet sur leurs comportements de mobilité. Avant de les expliciter, nous prenons préalablement la mesure des différences de comportement entre pauvres et riches.

8.1. MOBILITE DES PAUVRES, MOBILITE DES RICHES

Dans l'accès aux modes de transport au sein du ménage, les deux villes ne peuvent que présenter des situations sensiblement différentes (Tableau 24). Les taux d'équipement des ménages en deux-roues (motorisés ou non) sont nettement supérieurs à Ouagadougou (à l'exception des ménages pauvres pour les mobylettes et motos), d'où un très faible pourcentage de ménages sans aucun moyen de transport particulier dans cette ville.

Tableau 24 : Equipement des ménages en moyens de transport (% des ménages)

	Ménages pauvres		Ménages riches	
	Bamako	Ouaga	Bamako	Ouaga
Aucun mode de transport	37	8	21	3
Un ou plusieurs vélos	25	62	16	48
Un ou plusieurs deux-roues à moteur	45	47	59	94
Une ou plusieurs voitures	8	5	34	29

La somme par colonne est supérieure à 100, les ménages pouvant disposer de véhicules de différents types

A Ouagadougou, un tiers des pauvres dispose de façon permanente d'un véhicule (21 % ont un deux-roues moteur et 13 % un vélo), 23 % peuvent utiliser occasionnellement un de ces véhicules et 42 % n'y ont pas accès. A Bamako, le moindre équipement des ménages, et des tailles de ménage en moyenne plus élevées expliquent que 77 % des pauvres n'ont jamais accès à un véhicule individuel et que seuls 13 % en disposent de manière permanente. Dans les deux villes, ces chiffres

fluctuent peu selon le niveau de vie du ménage : contrairement aux caractéristiques socio-démographiques, la richesse du ménage n'a qu'une faible influence sur la disponibilité individuelle d'un véhicule. Cette possibilité dépend avant tout de la capacité de l'individu à financer lui-même l'achat et l'usage d'un véhicule. Cet accès différencié aux modes n'est bien évidemment pas sans conséquence sur la mobilité des individus.

La mobilité est appréhendée dans un premier temps par le nombre de déplacements tous modes et par le nombre de déplacements mécanisés (Figure 32). On remarque immédiatement sur ce graphique le faible niveau de mobilité à Bamako par rapport à Ouagadougou, et ce pour les trois catégories. Cette situation s'explique en partie par les différences en matière d'offre de transport dans les deux villes, à savoir des transports collectifs nettement plus développés à Bamako, et la prédominance des modes individuels à Ouagadougou. Toutefois, nous avons vu précédemment l'importance déterminante des rythmes d'activité journaliers et notamment des horaires de travail sur le nombre de déplacements quotidiens. En effet, si pour toutes les catégories de population, l'accès à la voiture et aux deux-roues moteur conduit à une augmentation de la mobilité, ce gain correspond en grande partie, pour les actifs, à un accroissement des déplacements domicile-travail, lié à l'existence ou non de la journée continue.

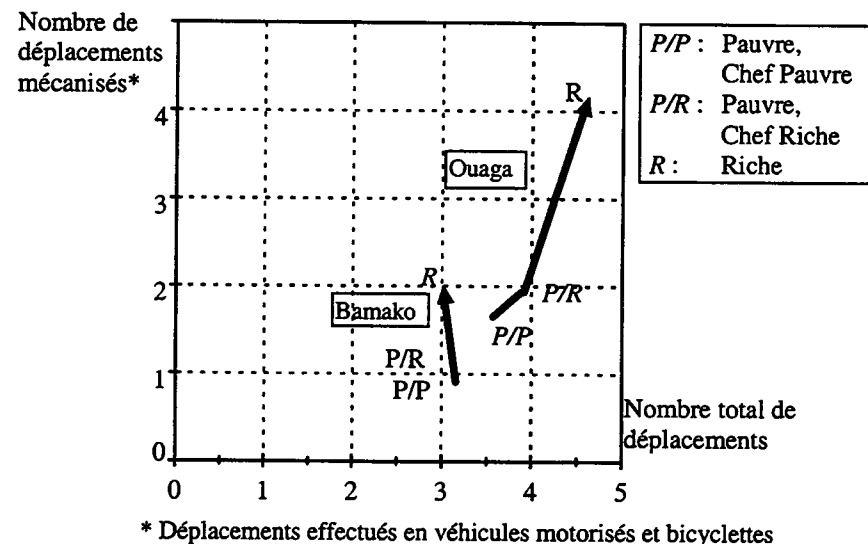


Figure 32 : Influence de la pauvreté individuelle et de la pauvreté du ménage sur la mobilité quotidienne

Tous modes confondus, l'effet de la pauvreté sur la mobilité totale diffère d'une

ville à l'autre. A Bamako, la pauvreté individuelle (et celle du ménage) a peu d'effet sur cet indicateur, la mobilité des riches étant même légèrement inférieure à celle des pauvres. Par contre, à Ouagadougou, une situation économique plus favorable conduit à une augmentation de la mobilité. La situation est toute autre en ce qui concerne la mobilité nécessitant des moyens de transport mécanisés, puisqu'elle double dans les deux villes, soit en moyenne un gain d'un déplacement mécanisé à Bamako et de plus de deux à Ouagadougou.

Mais plus encore que ces différences somme toute prévisibles, l'information essentielle est apportée par la distinction et le croisement de la pauvreté individuelle et de la pauvreté du ménage. De même qu'il améliore assez peu l'accès personnel aux moyens de transport du ménage, le fait, pour un pauvre, de vivre dans un ménage riche a généralement peu de conséquences sur ses déplacements quotidiens. Malgré le poids de la famille dans l'environnement africain, ce qui compte réellement est la situation économique individuelle. L'analyse des motifs de déplacement et des distances parcourues confirme ce constat. Globalement, les pauvres se déplacent moins pour le travail, parcourent des distances plus courtes et se déplacent surtout à pied ; dans le cas des pauvres des ménages riches, ces caractéristiques se maintiennent, quoique atténuées.

Ces résultats nous conduisent alors à l'hypothèse que le fait de vivre dans un ménage économiquement favorisé n'est pas suffisant pour modifier en profondeur le statut économique propre de l'individu, à l'instar de son influence sur la mobilité⁴⁷. L'influence croisée de la pauvreté individuelle et de celle du ménage sur la part de la marche à pied dans les déplacements met en évidence deux types de comportements dominés par ce mode, assez proches à Bamako, très proches à Ouagadougou, mais dans les deux villes sans commune mesure avec celui des riches (Tableau 25).

Tableau 25 : Part de la marche dans la répartition modale, selon la pauvreté individuelle et la pauvreté du ménage (%)

	Bamako	Ouagadougou
Pauvres dans des ménages pauvres	71	52
Pauvres dans des ménages riches	57	49
Riches	26	10

⁴⁷ On relativisera cette observation en rappelant que les ménages classés comme « riches » selon nos critères constituent près de la moitié des foyers et représentent une catégorie encore assez hétérogène. L'amélioration conséquente de la situation individuelle des personnes dépendant du chef de famille ne se produit peut-être qu'au sein de la minorité des ménages les plus à l'aise financièrement. Nous n'avons toutefois pas pu le vérifier à partir des données disponibles.

Chercher à différencier les comportements des pauvres n'implique-t-il pas alors de s'appuyer plus sur la forte hétérogénéité de leurs caractéristiques socio-économiques propres, selon par exemple le genre, la position dans le cycle de vie ou l'activité économique, plutôt que sur l'éventuelle pauvreté du ménage ? La typologie des populations pauvres élaborée précédemment permet une telle approche.

8.2. LES MOBILITES DES PAUVRES

En ce qui concerne la mobilité totale, la hiérarchie des six groupes est identique dans les deux villes (Tableau 26). Les moins mobiles sont les ménagères, suivies des jeunes inactives, des chefs de ménage, des filles scolaires, des jeunes actifs et enfin, des garçons scolarisés. Le nombre de déplacements s'échelonne de 2,6 à 4,6 à Ouagadougou et de 2,0 à 3,9 à Bamako, soit, pour les pauvres les plus mobiles, des niveaux de mobilité totale similaires aux riches. A ces écarts en volume entre groupes de pauvres, se superposent des différences en structure, aussi bien en termes de motifs que de modes.

Tableau 26 : Mobilité moyenne des différents groupes de pauvres

	Ménagères	Jeunes inactives	Chefs de ménage	Filles scolarisées	Jeunes actifs	Garçons scolarisés
Bamako	2,0	2,4	3,2	3,2	3,8	3,9
Ouagadougou	2,6	3,4	3,6	3,8	4,1	4,6

Le motif de déplacement est le premier élément de différenciation des groupes de pauvres, et ce, fort logiquement compte tenu de statuts et de rôles économiques et familiaux très variés (Figure 33). Les scolaires, filles comme garçons, sont peu concernés par les tâches ménagères et leur mobilité est fortement structurée par les études. Cela est particulièrement net dans le cas des jeunes filles scolarisées, pour qui la vie sociale en dehors du domicile est très limitée. Les achats constituent le premier motif de déplacement pour les ménagères et les jeunes inactives. Ces dernières se distinguent des autres groupes féminins par une vie sociale hors du domicile très développée, comparable même, à Ouagadougou, à celle des groupes masculins. La structure des motifs des jeunes actifs est similaire à celle des garçons scolarisés, bien que moins scandée par l'activité principale. Enfin, malgré un faible niveau de mobilité, les chefs de ménage présentent la structure de motifs la plus équilibrée, les Ouagalais se déplaçant cependant un peu plus pour la sociabilité que leurs homologues bamakois.

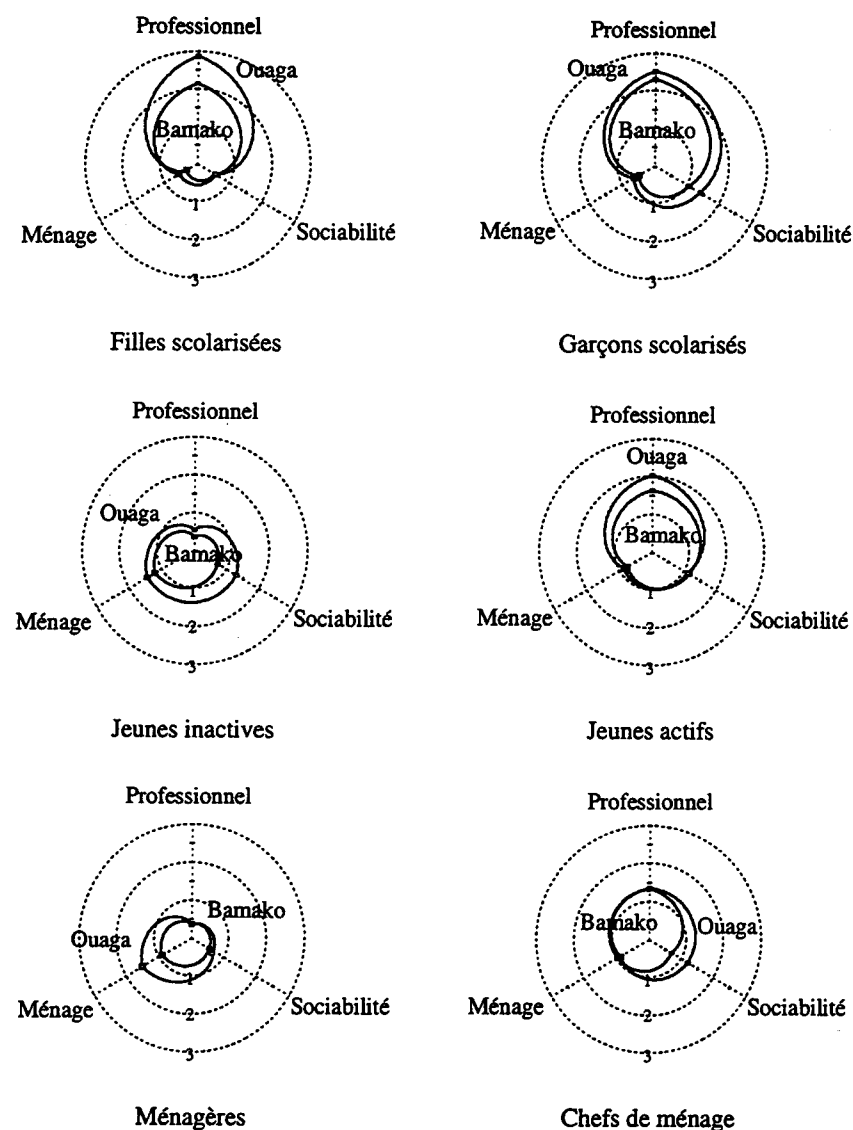
L'usage de la marche à pied est dominant dans les deux villes, bien que légèrement plus faible à Ouagadougou. Une seule exception apparaît, les chefs de ménage ouagalais qui lui préfèrent les deux-roues moteur car la moitié d'entre eux en dispose de façon permanente (Figure 34). De façon plus générale, parmi les pauvres, aussi bien les deux-roues moteur à Ouagadougou que les transports collectifs à Bamako demeurent des modes de transport essentiellement masculins, du fait en premier lieu de statuts d'occupation distincts (les actifs, essentiellement des hommes, les utilisent plus que les inactives), mais aussi du fait de différences de rôles à statut identique ou proche, différences dont le meilleur exemple est donné par les scolaires masculins/féminins.

Le fait d'appartenir à un ménage pauvre conduit à une légère détérioration de conditions de déplacement déjà peu favorables. Cet effet est similaire dans les deux villes mais le cas de Ouagadougou, dont le système de transport repose essentiellement sur les véhicules particuliers, est plus évocateur⁴⁸. La pauvreté du ménage s'accompagne d'une très légère diminution de la mobilité totale (0,1 à 0,2 déplacement) et surtout d'une plus forte diminution de la mobilité mécanisée (0,4 à 0,5 déplacement). Les jeunes actifs constituent la seule exception et voient au contraire leur mobilité augmenter de 0,7 déplacement. Dans la répartition modale, la part de la marche augmente de 12 à 14% selon les groupes, à l'exception à nouveau des jeunes actifs (de 55% à 36%, soit au contraire une baisse de 19%), sur lesquels nous reviendrons plus loin. Ces changements dans l'usage des modes apparaissent liés au pourcentage d'individus ayant un accès permanent à un véhicule individuel, notamment un deux-roues moteur (Tableau 27).

Tableau 27 : Disponibilité permanente d'un véhicule individuel à Ouagadougou, selon le groupe de pauvres (% du total du groupe)

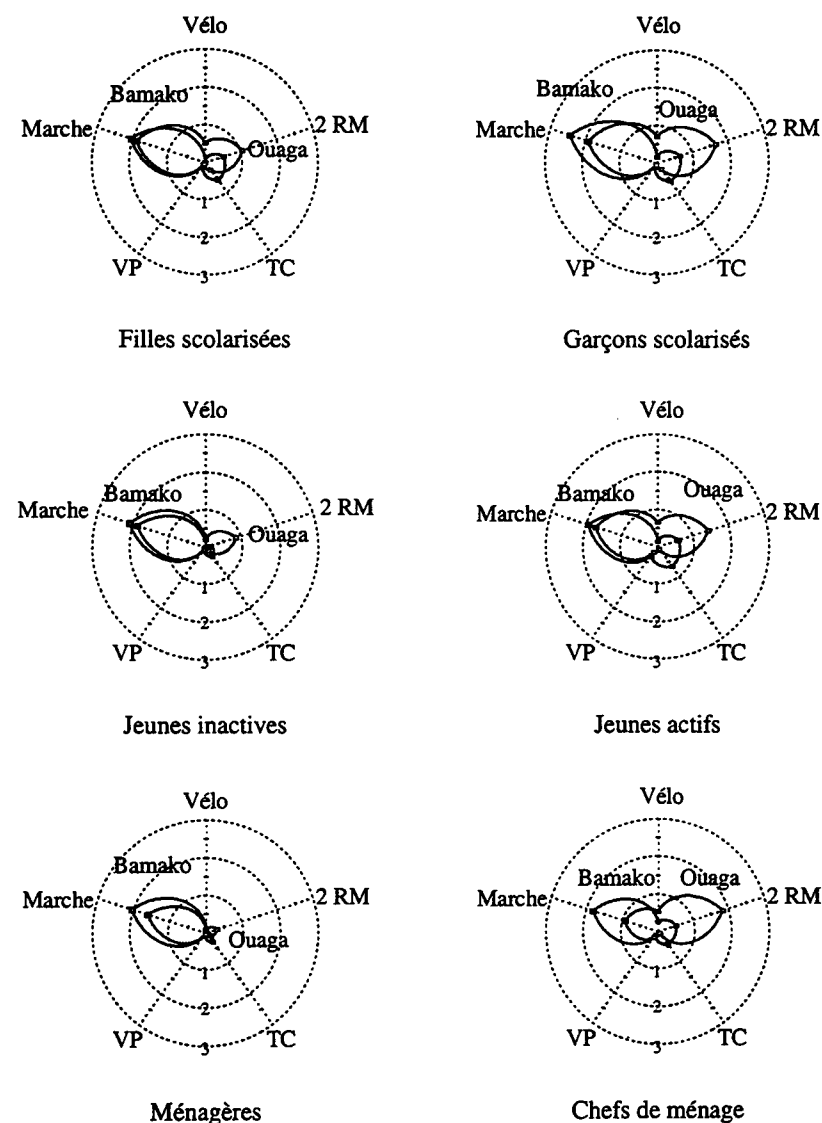
	Chefs de ménage	Garçons scolarisés	Filles scolarisées	Jeunes inactives	Ménagères	Jeunes actifs
Ménage pauvre	76	38	28	13	10	45
Ménage riche	<i>sans objet</i>	50	38	20	16	36
Différence	<i>sans objet</i>	+12	+10	+7	+6	-9

⁴⁸ A Bamako, la situation est identique, en substituant la prise en compte simultanée de l'accès aux modes mécanisés individuels et collectifs à l'accès au seul véhicule individuel.



« Ménage » regroupe les motifs achats (majoritaires), démarches, religion, approvisionnement en eau ou autre ; « Professionnel » regroupe les déplacements liés à l'activité professionnelle ou aux études ; « Sociabilité » regroupe les déplacements motivés par des visites aux parents ou aux amis (majoritaires), par les visites aux voisins ou par des activités de loisir.

Figure 33 : Nombre de déplacements par motif, selon le groupe de pauvres



2RM : 2 roues moteur (conducteur ou passager) ; TC : Transports Collectifs ;
VP : Voiture Particulière (conducteur ou passager).

Figure 34 : Nombre de déplacements par mode, selon le groupe de pauvres

Ces pourcentages et leurs variations permettent de faire ressortir les positions relatives des différents membres du ménage et les arbitrages faits autour d'un bien rare, le véhicule individuel. Les chefs de ménage sont les plus favorisés⁴⁹, suivis par les deux groupes de scolaires. Cependant, les garçons scolarisés se trouvent dans une meilleure position que leurs homologues féminins, la scolarisation des garçons étant toujours perçue comme un investissement plus rentable que celle des filles (MARCOUX, 1995). Cette situation privilégiée se traduit alors non seulement par des taux de scolarisation plus élevés et une durée de scolarisation plus longue chez les garçons, mais aussi par de meilleures conditions d'accès à l'enseignement.

Au sein des ménages (et plus encore lorsque ceux-ci sont pauvres), deux groupes féminins, les jeunes inactives et les ménagères, paraissent, pratiquement systématiquement, tenues à l'écart de l'attribution des moyens de transport. Les termes de l'arbitrage apparaissent clairement. Dès lors que l'on considère que leur place est le foyer, pourquoi leur permettre l'accès à un véhicule qui est considéré comme plus utile par ailleurs, en facilitant la réalisation d'une activité actuellement (pour les actifs) ou potentiellement (pour les jeunes scolarisés) productive ?

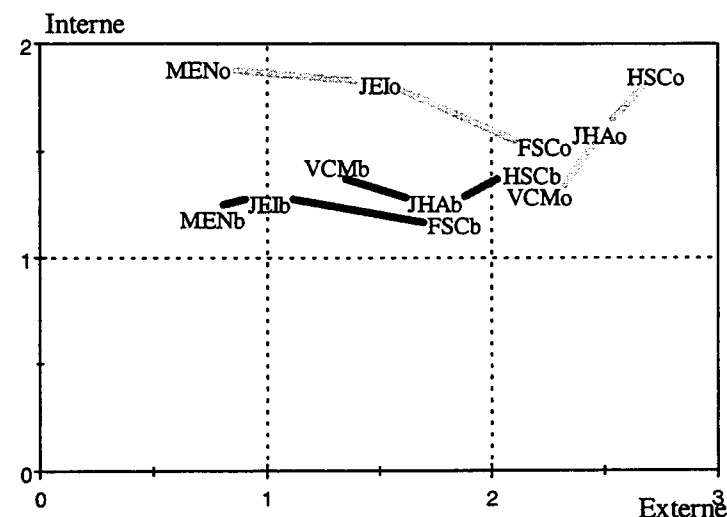
Enfin, la situation des jeunes actifs pauvres n'est paradoxale qu'en apparence : s'ils disposent plus facilement d'un véhicule individuel dans les ménages pauvres que dans les ménages riches, cela a sans doute là encore à voir avec une hiérarchisation implicite des besoins au sein des ménages. Effectivement, lorsque le ménage compte plusieurs actifs, l'accès permanent d'un jeune actif pauvre au vélo ou au deux-roues moteur est moins fréquent au sein des ménages riches que chez les ménages pauvres : dans le premier cas, l'individu apparaît sans doute comme moins prioritaire par rapport au chef de ménage et/ou aux autres actifs mieux rémunérés que lui.

8.3. LE REPLI SUR LE QUARTIER

L'examen des niveaux de mobilité en termes de déplacements internes et externes au quartier d'habitation met en évidence des différences dans la fréquentation de l'espace urbain, aussi bien entre groupes qu'entre les deux villes (Figure 35). Si l'on compare globalement les deux villes, on remarque que le niveau plus faible de mobilité à Bamako se confirme quelque soit le groupe et tant en interne qu'en externe. Entre groupes, la mobilité interne varie assez peu au sein de chaque ville, entre 1,2 et 1,4 à Bamako et entre 1,3 et 1,9 à Ouagadougou. Sauf chez les chefs de ménage pour lesquels elle permet d'abord d'assurer une sociabilité de quartier, elle repose largement chez les autres groupes sur les

⁴⁹ On retrouve ainsi certaines constatations effectuées au chapitre précédent sur l'accès à la voiture, mais ici plutôt pour les deux-roues. Il est vrai que l'on observe des ménages moins aisés.

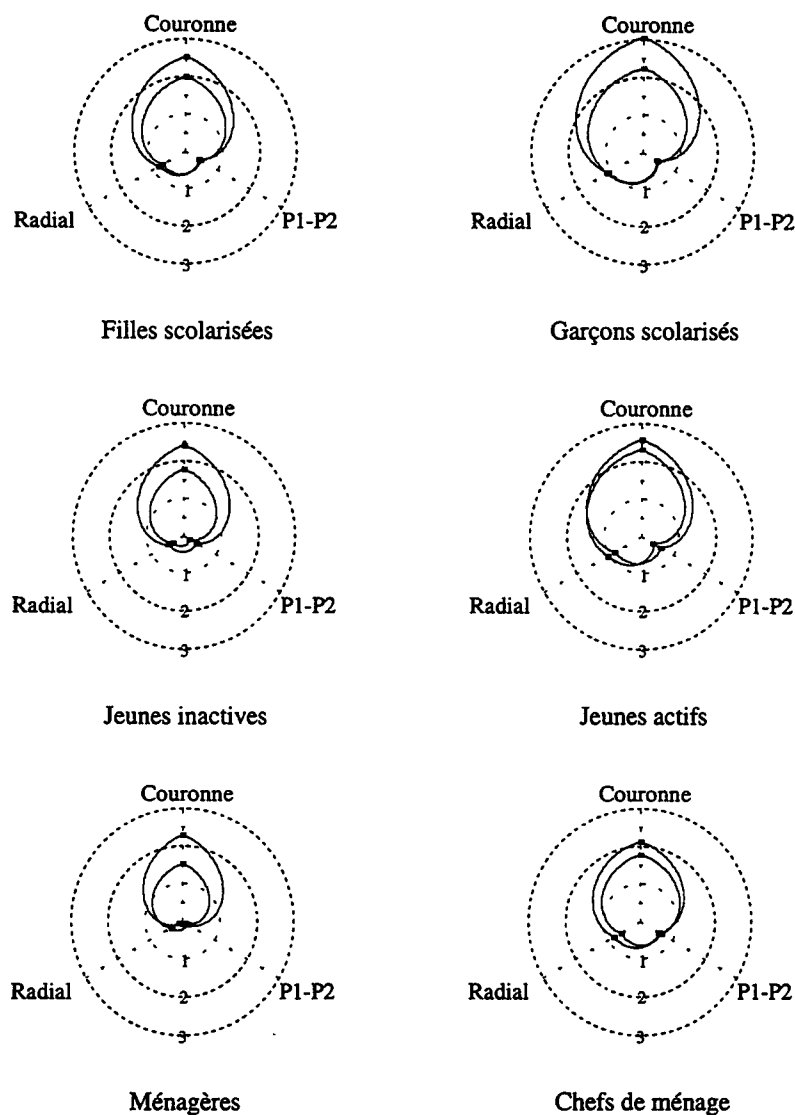
activités contraintes, concernant principalement l'école pour les scolaires, le travail pour les jeunes actifs et les activités ménagères pour les femmes sans profession (jeunes inactives et ménagères). Les écarts sont par contre plus importants en ce qui concerne la mobilité externe au quartier, les ménagères réalisant en moyenne moins d'un déplacement et les garçons scolaires plus de deux. A Ouagadougou plus clairement encore qu'à Bamako, ces écarts peuvent être imputés à des effets d'âge (la jeunesse des individus s'accompagne d'un volume supérieur de déplacements externes) et à des effets de genre (les hommes sortent plus de leur quartier d'habitation que les femmes).



MEN : Ménagères ; JEI : Jeunes inactives ; FSC : Filles scolarisées ;
VCM : Chefs de ménage ; JHA : Jeunes actifs ; HSC : Garçons scolarisés ;
b : Bamako ; o : Ouagadougou

Figure 35 : Mobilités interne et externe au quartier d'habitation, pour les différents groupes de pauvres (nombre de déplacements)

Qu'observe-t-on si l'on élargit alors le cercle autour du domicile et que l'on s'intéresse notamment aux flux entre centre et périphérie ? Pour ce faire, nous utilisons une typologie des flux de déplacement en trois classes, selon la localisation de leur origine et de leur destination : au sein de la même couronne (qu'il s'agisse du centre, de la première périphérie ou de la seconde), radial (une extrémité dans le centre et l'autre dans l'une ou l'autre des périphéries) et entre périphéries. Comme précédemment, quel que soit le flux, quel que soit le groupe, la mobilité moyenne est plus faible à Bamako qu'à Ouagadougou (Figure 36).



Couronne : au sein d'une couronne ; Radial : de/vers le centre ; P1-P2 : entre périphéries
La courbe intérieure en trait plein concerne Bamako, la courbe extérieure Ouagadougou.

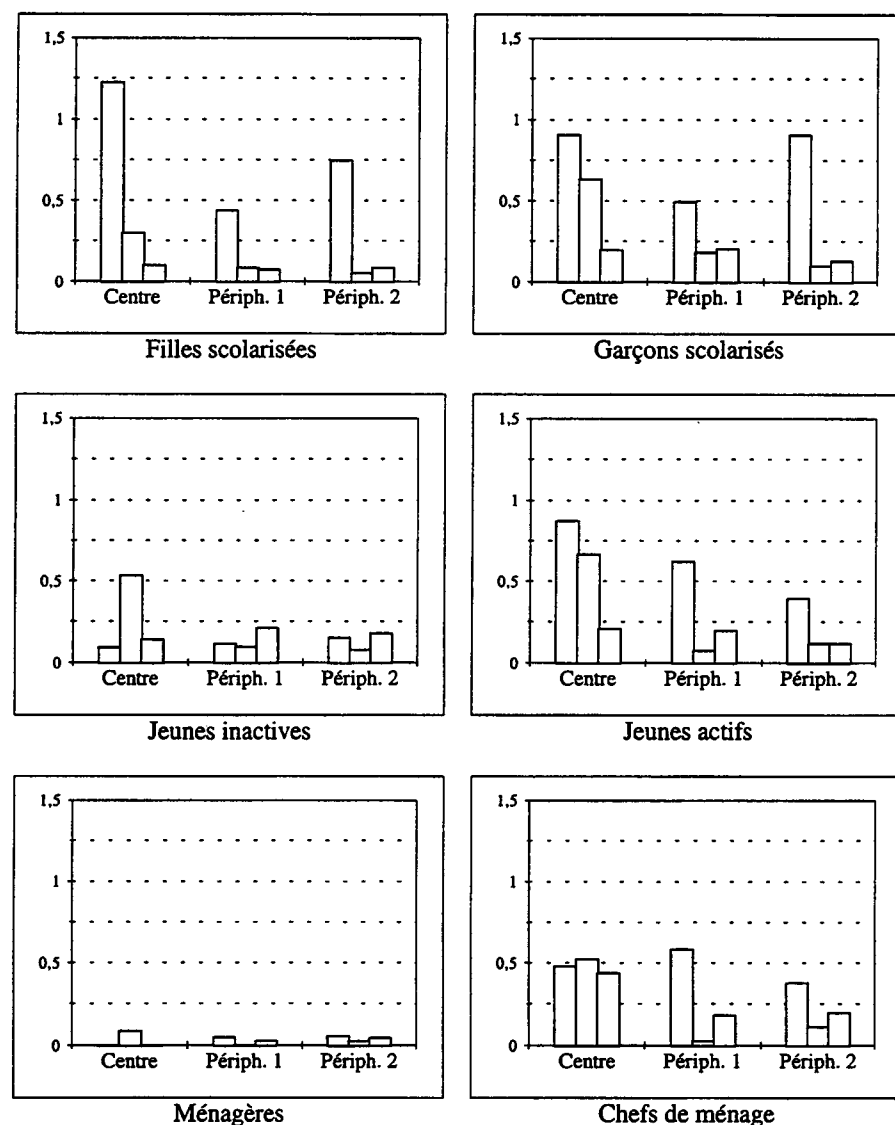
Figure 36 : Nombre de déplacements par type de liaison, selon le groupe de pauvres

La hiérarchie des types de flux, identique dans les deux villes, n'est guère surprenante : les flux au sein d'une même couronne, très largement dominants, précèdent les échanges radiaux, eux-mêmes plus fréquents que ceux effectués entre couronnes. Enfin, les effets liés au genre, à l'âge et à l'activité sont à nouveau particulièrement marqués. Les ménagères, femmes plutôt âgées et majoritairement sans activité professionnelle, présentent une mobilité faible et limitée à une seule couronne, alors qu'à l'opposé, les garçons scolaires, hommes jeunes tenus d'aller à l'école, se déplacent abondamment, et ce pour les trois types de flux. L'accroissement quantitatif de la mobilité semble donc s'accompagner d'un enrichissement qualitatif.

Peu de pauvres sont ainsi à même d'effectuer des déplacements radiaux ou entre périphéries. Cette capacité est toutefois très directement fonction du lieu de résidence⁵⁰. Les flux entre périphéries sont essentiellement des flux contraints réalisés par certains habitants de la deuxième couronne, victimes du faible équipement de cette zone de l'agglomération ; des scolaires, garçons et filles, de jeunes actifs et quelques chefs de ménage doivent ainsi rejoindre leurs lieux d'étude ou d'emploi en première couronne. Sociabilité et, surtout, motifs ménagers sont par contre très peu présents dans les échanges entre périphéries.

Les flux radiaux présentent une plus grande diversité (Figure 37). Certes, ils sont dominés par les déplacements professionnels, aussi bien d'ailleurs du centre vers la périphérie que selon le mouvement inverse. Mais ils révèlent également une sociabilité des résidents du centre se déroulant en banlieue, plus importante chez les hommes que chez les femmes, maximale pour les jeunes actifs, faible chez les filles scolarisées, infime chez les ménagères. Toutefois le flux centripète correspondant n'apparaît pas. Le déséquilibre est patent pour tous les groupes (sauf bien sûr pour les ménagères). Il pourrait s'expliquer par une inégalité dans les stratégies résidentielles offertes aux citadins. Les familles originaires de Ouagadougou, majoritaires dans le centre, disposent des périphéries comme exutoire dès lors que la densité résidentielle s'accroît trop dans les quartiers anciens ; *a contrario*, pour les résidents des périphéries, et tout particulièrement pour les allochtones, l'accès au centre est largement fermé et l'éclatement de la localisation du groupe familial passe par un maintien en périphérie. L'ancienneté de résidence, qui se traduit généralement par un accroissement du nombre de relations, implique alors également que les réseaux familiaux, et probablement amicaux, couvrent une grande partie de l'agglomération pour les anciens résidents du centre, tandis qu'ils se limitent aux périphéries pour les Ouagalais d'installation plus récente.

⁵⁰ Nous nous limitons ici au seul cas de Ouagadougou, du fait de la trop faible taille de l'échantillon bamakois.



Centre, Périph. 1 et Périph. 2 désignent le lieu de résidence ; le premier tuyau correspond aux déplacements professionnels, le deuxième à la vie sociale et le troisième aux déplacements ménagers.

Figure 37 : Nombre de déplacements radiaux par motif, selon le groupe de pauvres et le lieu de résidence

Deux éléments sembleraient confirmer cette hypothèse que les données disponibles ne permettent pas de vérifier pleinement :

- les résidents du centre sont les plus mobiles en ce qui concerne la sociabilité (toutes destinations confondues) ;
- les déplacements liés à la vie sociale sont plus élevés entre périphéries que vers le centre pour les habitants des deux couronnes (mais les niveaux sont très faibles et leur mise en perspective est fragile).

Pour les pauvres, la mobilité de ville est ainsi très largement une mobilité contrainte, scandée par le travail et les études. Les mouvements radiaux moins contraints, liés à la sociabilité, sont réservés aux citoyens du centre-ville qui ont pu tisser au fil des ans un réseau de relation à l'échelle de l'agglomération. Mais encore faut-il qu'ils puissent accéder à un véhicule : les trois quarts de ces déplacements sont réalisés en deux-roues à moteur, en tant que conducteur dans la quasi-totalité des cas. Or, on a vu les logiques d'affectation des modes au sein des ménages, favorisant les individus économiquement « utiles » au détriment des autres. La quasi totalité des pauvres paraît alors plus subir que choisir sa mobilité, qu'elle soit de quartier comme pour les ménagères ou les jeunes inactives ou qu'elle s'ouvre plus sur la ville comme pour les scolaires ou les jeunes actifs.

C'est donc l'hétérogénéité qui prédomine dans les comportements de mobilité des différents groupes de pauvres et ceux-ci ne peuvent être considérés, du point de vue des besoins de déplacement comme un ensemble homogène, susceptible d'être concerné à l'identique par telle ou telle mesure de politique de transport.

CHAPITRE 10

DIVERSITE DES BESOINS, RARETE DES MOYENS

Selon la définition retenue, les pauvres constituent plus de 80% de la population des deux capitales. Prendre en compte les ressources individuelles et celles du ménage (en l'occurrence celles du chef de ménage) permet de diviser la population de pauvres en deux groupes, ceux habitant dans un ménage pauvre étant plus nombreux que ceux habitant dans un ménage plutôt favorisé. Néanmoins, la définition de pauvreté utilisée ici peut être discutée pour deux raisons.

Premièrement, nous ne prenons pas comme référence le revenu individuel mais la position socioprofessionnelle, les informations sur le revenu n'étant pas disponibles dans l'enquête bamakoise. Cette limite relative à nos données ne nous a pas permis de définir précisément un seuil de pauvreté. Dans le cas de Ouagadougou cependant (où l'on connaît les revenus déclarés des enquêtés), il apparaît que les revenus individuels des six catégories de pauvres sont très faibles. Les quatre groupes de pauvres inactifs ont des revenus individuels mensuels de 5000 FCFA ou moins, alors que les jeunes actifs gagnent en moyenne 15000 FCFA par mois, et les chefs de ménage 30000 FCFA, soit, pour l'ensemble des pauvres, une moyenne de 8000 FCFA de revenus individuels. Ces chiffres sont à comparer aux 87000 FCFA de revenus mensuels moyens gagnés par les « riches ».

Le second aspect *a priori* discutable concerne la décision de privilégier la situation individuelle plutôt que la position économique du ménage. Cette démarche n'est en effet pas la plus courante : généralement, on calcule le revenu moyen ou, mieux encore, la dépense moyenne pour chaque membre à partir de la somme de tous les revenus ou de toutes les dépenses de tous les membres du ménage et de la taille pondérée du ménage (BANQUE MONDIALE, 1990). Ce calcul permet d'intégrer les éventuels transferts entre membres du ménage. Cette procédure, tout à fait valide dans le cas par exemple de dépenses alimentaires, paraît moins adaptée dans le domaine des déplacements quotidiens, où, nous l'avons vu, les transferts semblent à la fois très limités (rareté et situation économique oblige) et très sélectifs quant aux destinataires (position dans le ménage oblige). Ainsi, les résultats mis en évidence dans deux contextes assez similaires quant aux conditions économiques et sociales, mais aussi assez différents quant aux orientations des systèmes de transport urbain, permettent de valider notre parti pris de départ dans la définition de la pauvreté. Ils montrent d'une part la grande hétérogénéité de ceux

que l'on appelle communément « les pauvres » et donc la grande diversité de leurs besoins dans le domaine de la mobilité quotidienne, d'autre part les mécanismes d'allocation des moyens de transports au sein des ménages de citadins. Ces résultats ont l'intérêt d'éclairer certains aspects de la relation « pauvreté-difficultés dans les déplacements urbains », souvent évoquée mais encore trop peu analysée à l'aune de données quantitatives.

L'hétérogénéité sociale existant au sein de la population des pauvres est bien entendu liée à des statuts sociaux très divers, selon le genre, l'âge, la situation professionnelle et la position dans le ménage, variables qui nous ont permis de mettre en évidence six groupes aux pratiques de déplacements bien différentes. Ainsi, la mobilité des ménagères, sans revenus propres et pratiquement sans accès à un véhicule individuel, a peu de ressemblance avec celle des jeunes actifs, célibataires, qui doivent se déplacer pour le travail et qui disposent (presque) librement de leurs revenus. Toutes choses égales par ailleurs, les femmes se déplacent moins que les hommes, les inactifs moins que les actifs ou les étudiants, les vieux moins que les adultes...

En matière d'accès aux véhicules, les arbitrages familiaux s'exercent préférentiellement vers les individus considérés comme potentiellement « utiles », c'est-à-dire les scolaires (et parmi eux, plutôt les garçons que les filles), tandis que les femmes au foyer, épouses, filles ou dépendantes inactives, restent à l'écart de l'affectation des véhicules au sein du ménage. Cette affectation est réalisée sur la base d'un calcul économique dont les bénéfices seront recueillis dans l'avenir, mais elle tient compte aussi, bien évidemment, des besoins de déplacement présents et « objectifs ». Le rôle socialement accepté de la femme au foyer s'organise autour des tâches ménagères et des soins aux enfants, le (rare) temps libre étant passé avec des voisines dans la même situation. Dans ce cas-là, avoir un mode de transport individuel mécanisé à sa disposition apparaît « naturellement » superflu. Par contre, les membres économiquement actifs du ménage et les scolaires doivent aller travailler ou assister aux cours. Pour eux, l'utilisation des transports collectifs, voire d'un deux-roues moteur à Bamako, d'un deux-roues moteur ou d'un vélo à Ouagadougou, semble plus appropriée que la marche à pied. Ainsi, la prise en compte de la position sociale et des obligations de chacun amène *de facto* à restreindre l'accès de certaines catégories de pauvres à un mode de transport plus efficace que la marche, et finalement, à pérenniser les inégalités existantes.

Ces écarts en volume se retrouvent dans la structure de la mobilité. C'est le cas notamment en ce qui concerne les espaces fréquentés. L'absence de moyens de transport individuel à Ouagadougou dans un contexte de défaillance des transports collectifs mais aussi l'incapacité à payer le tarif du trajet en bus à Bamako cantonnent certains groupes dans le voisinage du domicile. Certes, pour les pauvres, il y a place pour une mobilité radiale peu contrainte, liée à la sociabilité. Mais elle est limitée aux citadins qui disposent d'un réseau de relation couvrant

l'ensemble de l'agglomération, ce qui exclut de fait la quasi-totalité des habitants des périphéries. Pour ces derniers, en tout cas pour quelques actifs pauvres et quelques scolaires, la mobilité de ville existe bien, mais c'est une mobilité largement contrainte par l'activité professionnelle ou scolaire. Les autres pauvres résidant en périphérie, jeunes inactives, ménagères et à un moindre degré chefs de ménage, sont condamnés à une mobilité de quartier, centrée sur le domicile. Le « manque de moyens »⁵¹ à consacrer au transport accroît encore cette dépendance, mais on a vu à quelles règles obéissait l'affectation des véhicules au sein des ménages.

Ces résultats ne sont pas sans conséquences en matière de lutte contre la pauvreté dans les villes africaines. Compte tenu de l'étendue et de la diversité des besoins des populations défavorisées, il n'est pas possible de définir et de mettre en oeuvre des politiques sectorielles bénéficiant de manière équivalente à tous les pauvres. Dans un contexte de rareté des ressources disponibles, il revient aux pouvoirs publics la responsabilité de fixer clairement des objectifs prioritaires et d'arbitrer entre les besoins des différents groupes de citadins. Les mesures visant à développer ou à rendre plus abordables les transports en commun ou le transport individuel économique (notamment le vélo) peuvent à court terme diminuer aussi bien la pénibilité que le temps passé quotidiennement en transport des actifs pauvres et d'une partie des scolaires. En revanche, les politiques de transport ne semblent pas actuellement en mesure d'offrir une réelle opportunité aux femmes inactives d'élargir leur espace de vie quotidien. Pour ces femmes, ménagères ou jeunes sans emploi, les tâches domestiques (éducation des enfants, approvisionnement en eau ou en bois de feu, pilage du mil...) laissent peu de place à d'autres formes de participation sociale (à travers le système éducatif ou par une activité rémunérée par exemple). Ces rythmes de vie traditionnels, très astreignants, sont caractéristiques notamment des « villages » et des quartiers spontanés de la périphérie des capitales africaines. Leur évolution passe d'abord, très probablement, par une amélioration de l'accès aux principaux services urbains. Plus qu'un accroissement de l'offre de transport, une stratégie soutenue d'équipement des quartiers périphériques paraît à même de prendre en compte les besoins de ces groupes souvent implicitement laissés pour compte dans les politiques de transports urbains⁵².

⁵¹ Pour reprendre l'expression ivoirienne citée par MARIE (1995:305) lorsqu'il met en avant l'idée d'une « précarité multidimensionnelle », dépassant le seul manque d'argent.

⁵² On retrouve par là, dans le cas des politiques de transport, le diagnostic de WEEKES-VAGLIANI concernant les biais introduits par les plans d'ajustement structurels dès lors qu'ils ignorent la dimension culturelle, tout particulièrement au détriment des femmes (WEEKES-VAGLIANI, 1992).

CONCLUSION

**MOBILITES QUOTIDIENNES
ET POLITIQUES URBAINES**

Dans les deux villes étudiées, les comportements de mobilité se structurent en fonction de quelques déterminants socio-économiques majeurs, même si d'autres facteurs contribuent à structurer partiellement les besoins et les comportements de mobilité, comme on l'a vu avec l'examen des formes de citadinité, voire de la localisation résidentielle :

- le genre est un déterminant lourd des comportements de déplacement, les rôles sociaux attribués aux femmes tendant à limiter leurs activités au domicile ou à son environnement immédiat alors que les hommes ont une pratique plus extensive de la ville ;
- la position dans le cycle de vie se traduit par des évolutions de la mobilité individuelle, plus d'ailleurs dans ses formes que dans son niveau, les effets n'étant pas identiques entre les deux genres ;
- le statut d'occupation, parce qu'il impose des contraintes marquées d'emploi du temps tant aux inactives qu'aux actifs des deux genres, scande rigidelement les journées. Par les différences de revenu, d'accès aux modes individuels motorisés et de rôles quotidiens qu'il entraîne, le statut d'occupation induit une nette hiérarchie dans les niveaux de mobilité et dans les moyens de la réaliser.

Au delà de ces similitudes, les écarts notables observés entre Bamako et Ouagadougou en ce qui concerne le niveau de mobilité semblent plus relever de différences dérivées des rythmes de vie imposés par les conditions de travail que d'un usage accru de l'offre urbaine qui serait permis par la forte disponibilité des véhicules individuels dans la capitale burkinabé. En d'autres termes et même si une telle conclusion demande à être testée dans d'autres contextes africains, une amélioration de l'accès aux modes motorisés individuels paraît moins porteuse d'un accroissement du niveau de la mobilité que d'une transformation de ses formes.

Cette constatation implique alors de revenir sur la question des effets de la préférence marquée pour les modes individuels motorisés et tout particulièrement de la voiture. Ces modes bénéficient d'abord d'un effet d'image qui les associe à des situations de développement et d'aisance économique, en externe bien sûr avec leur usage préférentiel dans les pays du nord, mais aussi en interne tant leur possession

et leur usage assimile leur propriétaire à un "grand"⁵³. Mais ils profitent également de la situation difficile des transports collectifs. En effet, l'analyse des flux de déplacement a montré que la mobilité quotidienne est doublement diffuse :

- spatialement, avec une prédominance de la "mobilité de quartier" au détriment de la "mobilité de ville" et, notamment, des échanges centre-périphérie ;
- au plan des motifs, la sociabilité et les activités ménagères faisant, l'une et l'autre, jeu égal avec le travail.

Ces caractéristiques renforcent la difficulté à desservir efficacement en transports collectifs les quartiers périphériques, zones en extension très rapide. Les flux actuels n'apparaissent donc *a priori* pas très favorables à la massification des flux, pourtant nécessaire pour assurer de bonnes conditions de rentabilité au transport collectif. En l'absence de subventions, les transports collectifs tendent logiquement à se concentrer sur les grandes voies radiales revêtues, délaissant les quartiers les moins facilement accessibles et/ou les moins rentables. Qui plus est, la stratification de la mobilité selon l'appartenance sociale pèse également sur le marché potentiel du transport collectif. La diminution du pouvoir d'achat en ville, et partant, la place croissante des populations pas ou peu solvables, limite la mobilité globale et restreint les possibilités d'usage des transports collectifs par les groupes les plus pauvres, au profit des longs parcours pédestres. *A contrario*, chez les groupes plus favorisés, les transports collectifs sont délaissés, l'effet d'image jouant pleinement en faveur des modes individuels motorisés.

Les volontés affichées par les divers pouvoirs publics africains d'orienter les systèmes de transport vers les modes individuels motorisés au détriment parfois des transports collectifs et surtout des modes non motorisés, à supposer toutefois que le contexte économique permette de les concrétiser, s'inscrivent parfaitement dans ces deux logiques, d'image d'une part, économique d'autre part. Cependant, un système de transport fondé sur l'usage dominant de ces modes implique non seulement un coût individuel élevé mais aussi des coûts externes difficilement supportables à terme. Les transports collectifs, probablement en complémentarité avec les modes non motorisés, ont alors un rôle majeur à jouer, à court terme en tant qu'outil de réduction des inégalités (notamment entre actifs) et, dans la durée, comme solution moins onéreuse pour la collectivité.

Mais, dans un contexte de rareté marquée des ressources publiques, le choix de politiques de subventionnement des transports collectifs ou de financement de leur amélioration, nécessairement au détriment d'autres domaines de la gestion urbaine, est aussi le choix, plus ou moins implicite, d'une catégorie de bénéficiaires. Les besoins de mobilité des diverses catégories de la population diffèrent radicalement et s'il est clair que le bus n'est pas le moyen de transport des classes les plus aisées,

⁵³ Les deux dimensions, interne et externe, sont bien évidemment liées.

il n'est par contre pas du tout certain qu'il soit ou puisse être celui des plus pauvres, ne serait-ce que pour des raisons d'insolvabilité. De façon peut-être plus déterminante encore, il s'adresse préférentiellement, par ses caractéristiques technico-économiques, à des individus devant parcourir des distances importantes sur des axes à forte demande, c'est-à-dire bien souvent radiaux. Mais il introduit surtout des différences au sein même des ménages, entre d'une part des actifs ou des scolaires amenés à fréquenter les zones centrales ou péri-centrales et d'autre part, des inactifs cantonnés aux alentours du domicile, soit en d'autres termes, à peine caricaturaux, à des chefs de ménage plutôt qu'à des épouses, à des hommes plutôt qu'à des femmes. Investir dans les conditions de l'accès à l'eau ou au combustible ou plus généralement dans des services urbains de proximité, notamment en périphérie, peut tout aussi bien qu'un accroissement de l'offre de transport collectif améliorer sensiblement les conditions de transport et de vie quotidienne de certaines catégories de la population. Tout simplement, il ne s'agira pas des mêmes individus dans les deux cas.

LISTE DES FIGURES

Figure 1 :	Répartition des flux selon la classe de distance (%).....	21
Figure 2 :	Distribution des déplacements selon leur distance, à Ouagadougou (km).....	22
Figure 3 :	Répartition modale selon la distance	24
Figure 4 :	Répartition spatiale des flux selon le motif de déplacement (%)..	26
Figure 5 :	Usage des modes, selon le motif de déplacement (%).....	27
Figure 6 :	Les écarts de mobilité selon l'accès aux modes individuels.....	30
Figure 7 :	Les écarts de mobilité selon l'âge (nombre de déplacements).....	34
Figure 8 :	Les écarts de mobilité selon l'activité professionnelle	36
Figure 9 :	Répartition modale des déplacements des chefs de ménage, selon le revenu (milliers de FCFA)	39
Figure 10 :	Disponibilité individuelle des modes (%) chez les chefs de ménage, selon le revenu (milliers de FCFA).....	40
Figure 11:	Scores du vélo et de la voiture chez les chefs de ménage, selon le revenu (milliers de FCFA)	41
Figure 12 :	Niveaux de mobilité de différents groupes d'hommes.....	42
Figure 13 :	Niveaux de mobilité de différents groupes de femmes.....	42
Figure 14 :	Pourquoi se déplacent-ils ?.....	44
Figure 15 :	Comment se déplacent-ils ?	44
Figure 16 :	Pourquoi se déplacent-elles ?	45
Figure 17 :	Comment se déplacent-elles ?	45
Figure 18 :	Part des déplacements internes au secteur d'habitat (globalement et par motifs) chez les chefs de ménage et leurs épouses, selon les types de citoyenneté.....	50
Figure 19 :	Répartition modale des déplacements des chefs de ménage et de leurs épouses, selon les types de citoyenneté.....	52
Figure 20:	Scores de la bicyclette et de la voiture chez les chefs de ménage et leurs épouses, selon les types de citoyenneté	53
Figure 21 :	Lieu de naissance des épouses, selon le lieu de naissance du chef de ménage	55
Figure 22 :	Répartition des déplacements selon le motif, par mode (%)	72
Figure 23 :	Niveau de mobilité quotidienne selon l'usage des modes lors de l'enquête.....	73
Figure 24 :	Répartition modale des déplacements de la veille, selon certaines formes de disponibilité de la bicyclette	74

Figure 25 :	Score des différents modes, selon la disponibilité, occasionnelle ou permanente, du vélo et l'usage effectif des modes.....	78
Figure 26 :	Possibilités d'accès à la voiture, pour les différentes catégories d'individus (%).....	88
Figure 27 :	Taux d'usage habituel et de la veille à Ouagadougou.....	91
Figure 28 :	Motifs des déplacements tous modes et voiture, en semaine et le week-end, à Bamako.....	92
Figure 29 :	Motifs des déplacements tous modes et voiture, en semaine et le week-end, à Ouagadougou.....	93
Figure 30 :	Motifs de déplacement automobile en semaine et le week-end, selon la forme d'accès à la voiture, à Bamako.....	96
Figure 31 :	Motifs de déplacement automobile en semaine et le week-end, selon la forme d'accès à la voiture, à Ouagadougou	97
Figure 32 :	Influence de la pauvreté « individuelle » et de la pauvreté « collective » sur la mobilité quotidienne.....	122
Figure 33 :	Nombre de déplacements par motif, selon le groupe de pauvres.....	126
Figure 34 :	Nombre de déplacements par mode, selon le groupe de pauvres.....	127
Figure 35 :	Mobilités interne et externe au quartier d'habitation, pour les différents groupes de pauvres (nombre de déplacements)	129
Figure 36 :	Nombre de déplacements par type de liaison, selon le groupe de pauvres.....	130
Figure 37 :	Nombre de déplacements radiaux par motif, selon le groupe de pauvres et le lieu de résidence.....	132

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 :	Répartition temporelle des déplacements	19
Tableau 2 :	Répartition spatiale des flux (%).....	21
Tableau 3 :	Répartition modale des déplacements (%).....	23
Tableau 4 :	Durées moyennes de déplacement, selon le mode (minutes)	24
Tableau 5 :	Répartition des flux selon le motif de déplacement (%)	25
Tableau 6 :	Répartition des flux selon les trois types de motifs de déplacement (%).....	26
Tableau 7 :	Niveaux de mobilité quotidienne	29
Tableau 8 :	Niveaux de mobilité, selon le genre (nombre de déplacements) ...	32
Tableau 9 :	Caractéristiques de mobilité, selon le niveau de revenu (milliers de FCFA).....	37
Tableau 10 :	Caractéristiques de mobilité des chefs de ménage, selon le niveau de revenu (milliers de FCFA)	38
Tableau 11 :	Caractéristiques de mobilité des chefs de ménage et de leurs épouses, selon les types de citadinité.....	51
Tableau 12 :	Niveaux de mobilité à Bamako, selon le type de périphérie	55
Tableau 13 :	Caractéristiques de mobilité des chefs de ménage et des épouses, selon le lieu de résidence et la position dans le ménage	58
Tableau 14 :	Score moyen des différents modes de transport.....	76
Tableau 15 :	Pourcentage de ménages équipés, selon le genre et les revenus du chef de ménage	86
Tableau 16 :	Effets du statut des conjoints et du nombre de membres du ménage riches sur l'équipement du ménage (%)	87
Tableau 17 :	Pourcentage d'utilisateurs de la veille selon l'accès à la voiture	91
Tableau 18 :	Répartition des utilisateurs de la veille, selon leur accès à la voiture (%).....	100
Tableau 19 :	Nombre moyen de déplacements tous modes, en semaine et le week-end, selon la forme d'accès à la voiture	101
Tableau 20 :	Quintiles de revenu et dépenses de transport des ménages (FCFA et %).....	110
Tableau 21 :	Distribution des revenus en quintiles et équipement des ménages en moyens de transport (%).....	111
Tableau 22 :	Lieu de résidence selon la pauvreté individuelle et du ménage (%)	117

Tableau 23 : Les six groupes de pauvres issus de la classification automatique	119
Tableau 24 : Equipement des ménages en moyens de transport (% des ménages)	121
Tableau 25 : Part de la marche dans la répartition modale, selon la pauvreté individuelle et la pauvreté du ménage (%).....	123
Tableau 26 : Mobilité moyenne des différents groupes de pauvres.....	124
Tableau 27 : Disponibilité permanente d'un véhicule à Ouagadougou, selon le groupe de pauvres (% du total du groupe).....	125

BIBLIOGRAPHIE

AMPONSAH F., DONKOR-BADU F., APT N., GRIECO M. (1996) Putting the cart before the car: Traders' use of wheeled non-motorised transport options, in M. GRIECO, N. APT, J. TURNER, *At Christmas and on rainy days. Transport, travel and the female traders of Accra*, Aldershot, Avebury, pp. 85-126.

ANDAN O. et CUSSET J.M. (1993) Equipement des ménages et dépenses de transport, in X. GODARD (dir.) *Analyse du système de déplacements à Ouagadougou*, Ouagadougou-Arcueil-Lyon, CEDRES-INRETS-LET, pp. II.1-II.21.

ANTOINE Ph., DUBRESSON A., MANOU-SAVINA A. (1987) *Abidjan « côté cours »*, Paris-Bondy, Karthala-ORSTOM, 277 p.

ANTOINE Ph., TRAORE A. (1985) Pour une lisibilité du rôle des femmes au travers des données statistiques, in *Femmes et politiques alimentaires*, Paris, Editions de l'ORSTOM, pp. 195-206 (coll. Colloques et Séminaires).

ARCUSIN S., BRENNAN P., TERNAVASIO A., TURCO N., VICENTE, O. (1993) Urban Transport Deregulation and the Evolution of Mobility in Buenos Aires, in *Transport urbain dans les pays en développement. Textes complets de la VIème Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement*, Paris, Association CODATU, pp. I.67-I.77.

BALANDIER G. (1985) *Anthropo-logiques*, Paris, Librairie Générale Française, 320 p. (coll. Le livre de poche, Biblio essais).

Banque Mondiale (1990) *Rapport sur le développement dans le monde 1990. La pauvreté*. Washington, Banque Mondiale, 287 p.

BARRET R. (1988) *Urban Transport in West Africa*, Washington, World Bank.

BERNUS E., GREGOIRE E., MARCHAL J.Y., PONCET Y. (1994) Territoires en recomposition, in A. DUBRESSON, J.Y. MARCHAL, J.P. RAISON, *Les Afriques au sud du Sahara*, Montpellier, Belin-Reclus, pp. 88-99.

BONNAFOUS A., PATIER-MARQUE D., PLASSARD F. (1981) *Mobilité et vie quotidienne*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 172 p. (coll. Transport Espace Société).

BARON C. (1995) Villes africaines : des concepts de crise, in *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°4, pp. 705-718.

CLEMENT C. (1993) *L'image de la bicyclette dans la littérature romancée d'Afrique sub-saharienne*, Projet libre, Vaulx en Velin, ENTPE.

CLEMENT C. (1994) *Insertions urbaines en Afrique de l'Ouest. Exemple de Ouagadougou et de Bamako*, Mémoire de DEA en Economie des Transports, Université Lumière Lyon 2-ENTPE, 165 p.

CUSSET J.M., LAVIGNE J.C. (1988) *Les transports collectifs urbains dans les villes moyennes de Java*, Caen, Paradigme, 141 p. (coll. Transports et Communication).

CUSSET J.M. (dir.), GUIRO B., ILBOUDO E., SIRPE G. (1995) *Les transports urbains non motorisés en Afrique Sub-saharienne. Le cas du Burkina Faso*, s.l., LET-INRETS-CEDRES, 138 p. (coll. SITRASS).

DIAZ OLVERA L., PLAT D. (1993a) La mobilité des individus, in X. GODARD (dir.) *Analyse du système de déplacements à Ouagadougou*, Ouagadougou-Arcueil-Lyon, CEDRES-INRETS-LET, pp. III.1- III.60.

DIAZ OLVERA L., PLAT D. (1993b) *Les transports urbains à Cuba : du bus...au vélo. Une analyse bibliographique*, Lyon, LET, 60 p.

DILLE B. (1995) *Les jeunes et la ville en Afrique. Caractéristiques socio-économiques et comportements de mobilité à Ouagadougou et Bamako*, Mémoire de DEA en Economie des Transports, Université Lumière Lyon 2-ENTPE, 112 p. + Ann.

ENSUP - Ecole Normale Supérieure de Bamako (1993) *Bamako*, Talence, CRET-Université de Bordeaux, 309 p.

FADARE S.O., HAY A.M. (1987) Housing Densities, Life-Style and Travel Behaviour in a Third World City: The Exemple of Ibadan, in *Cinquième Conférence Internationale sur les Comportements de Déplacements*, organisée par l'INRETS à La Baume-les Aix, 20-23 octobre, 9 p.

GANNON C.A., LIU Z. (1997) *Poverty and transport. Discussion paper*, Washington D.C., World Bank, 57 p. (TWU Papers, n°30)

GARAUD (1989) Third World cities in a global society viewed from a developing nation, in R.V. KNIGHT., G. GAPPERT (eds.) *Cities in a Global Society*, Newbury Park (USA), Sage.

GIBBAL J.M. (1974) *Citadins et villageois dans la ville africaine. L'exemple d'Abidjan*, Paris-Grenoble, Maspero-Presses Universitaires de Grenoble, 398 p. (Bibliothèque d'anthropologie).

GIBBAL J.M. (1988) Fadjuigula, village dans la ville, in *Cahiers des Sciences Humaines*, Vol. 24, pp. 317-326.

GODARD X. (dir.) (1993) *Analyse du système de déplacements à Ouagadougou*, Ouagadougou-Arcueil-Lyon, CEDRES-INRETS-LET, pag. mult.

GODARD X. (1997) Mobilité et pauvreté, enseignements de l'expérience ouest-africaine, communication au *Forum international sur la Pauvreté Urbaine*, Florence, novembre, 10 p.

GODARD X., TEURNIER P. (1992) *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement. Redéfinir le service public*, Paris-Arcueil, Karthala-INRETS, 248 p.

GOLOB T.F., HOROWITZ A.D., WACHS M. (1979) Attitude-Behaviour Relationships in Travel Demand Modelling, in D.A. HENSHER, P.R. STOPHER (eds), *Behavioural Travel Modelling*, London, Croom Helm, pp. 739-757

GRIECO M., APT N., TURNER J. (1996) *At Christmas and on rainy days. Transport, travel and the female traders of Accra*, Aldershot, Avebury, 268 p.

Groupe de recherche "Villes et citadins des tiers-mondes" (1986a) *Anthropologie économique de la vie citadine*, Bron, GLYSI (Université Lyon 2), 258 p. (Dossier n°1 du Programme Citadinités)

Groupe de recherche "Villes et citadins des tiers-mondes" (1986b) *Anthropologie et sociologie de l'espace urbain*, Bron, GLYSI (Université Lyon 2), 388 p. (Dossier n°2 du Programme Citadinités)

HAERINGER Ph. (1986) Introduction au thème I. Mobilité citadine et transports urbains, in Groupe de recherche Villes et citadins des tiers-mondes, in Groupe de recherche "Villes et citadins des tiers-mondes", *Anthropologie et sociologie de l'espace urbain*, Bron, GLYSI (Université Lyon 2), pp. 7-8 (Dossier n°1 du Programme Citadinités).

HENRY E., FIGUEROA O. (eds.) (1985) *Transports urbains et services en Amérique latine. Tome I. Transports et citadins*, Arcueil-Quito, INRETS-CIUDAD, 368 p.

ILBOUDO P.C. (1987) *Adama ou la force des choses*, Paris, Présence Africaine, 1987.

INRETS, LET (1994) *Transport urbain au Vietnam et en Chine du sud. L'expérience des transports non motorisés*, Rapport de mission, s.l., 62 p.

JAGLIN S. (1993) Les banlieues de Ouagadougou, in *Afrique contemporaine*, n°168, pp. 54-66.

JAGLIN S. (1995) *Gestion Urbaine partagée à Ouagadougou. Pouvoirs et périphéries (1983-1991)*, Paris, Karthala-Orstom, 660 p.

JAGLIN S., LE BRIS E., MARIE A., OSMONT A., OUATTARA A., OUEDRAOGO J.P., PIRON-EYRAUD M., POUSSI M., SANOU B. (1992) *Les enjeux des extensions urbaines à Ouagadougou (Burkina Faso) 1984-1990*, Compte-rendu de fin d'étude d'une recherche financée par le Ministère de la recherche et de la technologie (contrat n°48), s.l., CNRST du Burkina Faso, IRSSH, ORSTOM, DGUT du Burkina Faso, Université de Paris VIII, Institut Français d'Urbanisme, 228 p.

KINDA F. (1987) *Ménages populaires à Ouagadougou*, Thèse de doctorat en sociologie, Université de Nantes, 632 p. (2 tomes).

KINDA F., OUEDRAOGO J.B. (1993) *La mobilité à travers les entretiens qualitatifs. Rapport intermédiaire*, Ouagadougou, 40 p.

KORVER W., KLOOSTER J., JANSSEN G.R.M (1993) Car-Increasing Ownership and Decreasing Use ? in I. SALOMON, P. BOVY, J.P. ORFEUIL (eds.) *A Billion Trips a Day. Tradition and Transition in European Travel Patterns*, Dordrecht (The Netherlands), Kluwer Academic Publishers, pp; 75-100.

KUROKAWA T., ISHIDA H., VILLAROMAN M.B. (1989) The Effects of Perception and Feeling Variables on Mode-Choice Behavior in Metro Manila, in *Transport Policy, Management and Technology Towards 2001. Selected Proceedings of the 5th World Conference on Transport Research*, vol III, Illinois, World Conference on Transport Research Society, pp. 701-715.

LACHAUD J.P. (1995) Marché du travail et exclusion sociale dans les capitales d'Afrique francophone : quelques éléments d'analyse, in *Revue Tiers-Monde*, t. XXXVI, n° 142, avril-juin, pp. 279-302.

LAMADRID A.T. de, SANCHEZ J. (1990) La movilidad urbana. El caso del departamento de La Matanza, in *Transport urbain dans les pays en développement. Textes complets de la Vème Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement*, Paris, Association CODATU, pp. 725-735.

LECARME M. (1992) Territoires du féminin, territoires du masculin : des frontières bien gardées ? in J. BISILLIAT (dir.) *Relations de genre et développement. Femmes et sociétés*, Paris, Editions de l'ORSTOM, pp. 295-326 (coll. Colloques et Séminaires).

LOPEZ ESCARTIN N. (1992) *Données de base sur la population : Mali*. Paris, CEPED, 11 p.

MARCOUX R. (1995) Fréquentation scolaire et structure démographique des ménages en milieu urbain au Mali, in *Cahiers des Sciences Humaines*, vol 31, n°3, pp. 655-674.

MARCOUX R., MORIN R., OUEDRAOGO D., GINGRAS L. (1995) L'insertion résidentielle à Bamako, in D. OUEDRAOGO, V. PICHE (dir.) *L'insertion urbaine à Bamako*, Paris, Karthala, pp. 81-116 (coll. Economie et développement).

MARIE A. (1995) "Y a pas l'argent" : l'endetté insolvable et le créancier floué, deux figures complémentaires de la pauvreté abidjanaise, in *Revue Tiers-Monde*, t. XXXVI, n°142, avril-juin, pp. 303-324.

MARIE A. (1997) Du sujet communautaire au sujet individuel. Une lecture anthropologique de la réalité africaine contemporaine, in A. MARIE (éd.) *L'Afrique des individus*, Paris, Karthala, pp. 53-110 (coll. Hommes et Sociétés).

MAUNDER D.A.C. (1986) Public Transport of the Urban Poor in Delhi, India, in *IIIème Conférence sur les transports dans les pays en développement. 6 - Prise en compte des usagers*, Paris, Association CODATU, 14 p.

MORASSE J.A. (1991) *Ajustement structurel et pauvreté en Afrique : problématique et solutions préconisées*, Québec, Centre Sahel (Université Laval), octobre, 31 p (Série Dossiers n° 21).

ORRICO FILHO R.D. (1988) Transports collectifs. Tarifs et budgets familiaux, in *Transport urbain dans les pays en développement : quelles politiques pour nos villes ? Textes complets de la IVème Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement*, Paris, Association CODATU, 12 p.

POCHET P., KLEIN O., TOILIER F., GODARD X., MALOU N., BALLO A., COULIBALY M., DJENAPO M., KEITA M. (1995) *Les transports urbains non motorisés en Afrique subsaharienne. Le cas du Mali*, INRETS-LET-ARETRANS, s.l., 170 p. (coll. SITRASS)

RANGANATHAN N., SHARMA A., GUPTA S (1988) Assesment of Household Travel Budgets Using Activity Diaries: Case Study of Nagpur, in *Transport urbain dans les pays en développement : quelles politiques pour nos villes ? Textes complets de la IVème Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement*, Paris, Association CODATU, 12 p.

REPLOGLE M. (1991) *Non-Motorized Vehicles in Asian Cities*, Washington, D.C., World Bank (Technical Paper n° 162).

ROSALES MONTANO A.S. (1988) *De la «mobilité-flux» à la «mobilité-enjeux» : Relecture d'une pratique urbaine. Les déplacements domicile-travail des femmes dans l'agglomération métropolitaine de San Salvador (El Salvador)*, Thèse de doctorat d'économie des transports, Université Lumière-Lyon 2, 338 p.

SALAMA P., VALIER J. (1995) Mesures des pauvretés et de l'appauvrissement, in *Revue Tiers Monde*, t. XXXVI, n° 142, avril-juin, pp. 257-278.

SARNA A.C., BHATIA N.L. (1990) Mobility Patterns of Residents of Indian Cities, in *Transport urbain dans les pays en développement. Textes complets de la Vème Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement*, Paris, Association CODATU, pp. 751-759.

SATTERTHWAITE D. (1995) The underestimation of urban poverty and of its health consequences, in *Third World Planning Review*, vol 17, n°4, pp. iii-xii.

SETHI K., BHANDARI A. (1996) Impact of Planned Improvements in Public Transport on the Urban Poor in Lagos, in *Actes de la CODATU VII*, février, New Delhi, tome I, pp. II/39-II/48.

SOEGIJOKO B.T.S., CUSSET J.M. (1988) Compared Mobility and Transport Perception in the Medium-Sized Cities of Java, in *Transport urbain dans les pays en développement : quelles politiques pour nos villes ? Textes complets de la IVème Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement*, Paris, Association CODATU, 10 p.

TOUNKARA A. (1989) *Le système des transports collectifs urbains de Bamako. Organisation, fonctionnement et modalités de financement*. Thèse pour le doctorat de sciences économiques, Université Lumière Lyon 2, 332 p.

TROLLE Ch. (1993) *Les distances de déplacement à Ouagadougou*, Travail de Fin d'études, Vaulx-en-Velin, ENTPE, 57 p. + Ann.

VASCONCELLOS E.A. (1997) The Demand for Cars in Developing Countries, in *Transportation Research A*, vol 31, pp. 245-258.

VIDAL C., LE PAPE M. (1986) Espaces abidjanais : sociographies de la mobilité, in *L'Espace géographique*, n°3, pp. 187-194.

VILLORIA O.G. (1993) Travel-Activity Patterns in Davao City (Philippines): Classification and Identification of Determinants, in *Transport urbain dans les pays en développement. Textes complets de la VIème Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement*, Paris, Association CODATU, pp. XI.13-XI.23.

VIMARD P. (1997) Modernisation et crise de la famille (Afrique subsaharienne), in *Autrepart*, n°2, pp. 143-159.

VUARIN M. (1991) Solidarité, parenté et urbanisation à Bamako. Choix des unités d'enquête, in *Cahiers d'Etudes Maliennes*.

WEEKES-VAGLIANI W. (1992) Structural Adjustment and Gender in Côte d'Ivoire. In H. AFSHAR, C. DENNIS (eds.), *Women and Adjustment Policies in the Third World*, Londres, MacMillan Press, pp. 117-149.

YAMEOGO P. (1987) *Habitat traditionnel, habitat moderne : la case et la villa au Burkina Faso*. Thèse de doctorat de troisième cycle en sociologie, Université de Nice, 318 p.

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE	1
----------	---

INTRODUCTION PROBLEMATIQUE MOBILITE

OBJECTIFS	5
TERRAINS	9
BAMAKO OU LA COEXISTENCE ENTRE MODES INDIVIDUELS ET COLLECTIFS	9
OUAGADOUGOU OU L'EQUIPEMENT INDIVIDUEL	10
ENQUETES	13

PREMIERE PARTIE DIVERSITE DES MOBILITES QUOTIDIENNES

CHAPITRE 1	
LES FLUX	19
1.1. QUAND ?	19
1.2. OU ?	20
1.3. COMMENT ?	22
1.4. POURQUOI ?	24
1.5. DE FORTES PROXIMITES ENTRE VILLES	27

CHAPITRE 2	
TROIS DETERMINANTS MAJEURS	29
2.1. LE GENRE	32
2.2. L'AGE ET LA POSITION DANS LE CYCLE DE VIE	34
2.3. LE STATUT D'OCCUPATION ET LE REVENU	35
2.4. DES DETERMINANTS FORTEMENT INTERDEPENDANTS	41

CHAPITRE 3	
MOBILITES DE VILLE OU MOBILITES DE QUARTIER ?	47
3.1. CITADINS ET RURAUX	48
3.2. CENTRE ET PERIPHERIES	53
3.3. VERS DES VILLES ECLATEES ?	59

CHAPITRE 4	
STRUCTURATIONS SOCIALES ET MOBILITES QUOTIDIENNES	61

DEUXIEME PARTIE
USAGES ET IMAGES : BICYCLETTE VS VOITURE

CHAPITRE 5	
LA BICYCLETTE, EN PANNE D'IMAGE	69
5.1. A OUAGADOUGOU, UN CONTEXTE URBAIN A <i>PRIORI</i> FAVORABLE	70
5.2. UN ACCES DIFFERENCIE	71
5.3. DES USAGES ET DES USAGERS TYPES	71
5.4. UNE IMAGE DEGRADEE	75
5.5. UN MODE EN VOIE DE DISPARITION ?	79

CHAPITRE 6	
LA VOITURE, DES USAGES AU MIRAGE	83
6.1. LA DISPONIBILITE CONFISQUEE	84
6.2. L'USAGE PARTAGE	90
6.3. L'IMAGE CONSENSUELLE	101
6.4. UN MODE D'EXCEPTION	102

CHAPITRE 7	
HIERARCHIE SOCIALE, HIERARCHIE MODALE	103

TROISIEME PARTIE
SITUATIONS DE PAUVRETE ET FORMES DE MOBILITE

CHAPITRE 8	
APPROCHER LES SITUATIONS DE PAUVRETE	113
7.1. LA PAUVRETE : RELATIVE, EVOLUTIVE, MULTIFORME	113
7.2. PAUVRETE INDIVIDUELLE ET PAUVRETE DES MENAGES	116
7.3. UNE TYPOLOGIE DES POPULATIONS PAUVRES	118

CHAPITRE 9	
DES FORMES DE MOBILITE SOUS CONTRAINTES	121
8.1. MOBILITE DES PAUVRES, MOBILITE DES RICHES	121
8.2. LES MOBILITES DES PAUVRES	124
8.3. LE REPLI SUR LE QUARTIER	128

CHAPITRE 10	
DIVERSITE DES BESOINS, RARETE DES MOYENS	135

CONCLUSION	
MOBILITES QUOTIDIENNES ET POLITIQUES URBAINES	139

LISTE DES FIGURES	145
--------------------------	------------

LISTE DES TABLEAUX	147
---------------------------	------------

BIBLIOGRAPHIE	149
----------------------	------------

TABLE DES MATIERES	155
---------------------------	------------

ANNEXES

ANNEXE 1 SOURCES	161
-------------------------	------------

ANNEXE 2 UNE TYPOLOGIE DES POPULATIONS RENDANT COMPTE DES COMPORTEMENTS DE MOBILITE	163
LES MOBILITES DES HOMMES	163
LES MOBILITES DES FEMMES	167

ANNEXES

Annexe 1 : Sources

Annexe 2 : Une typologie des populations rendant compte des comportements de mobilité

ANNEXE 1

SOURCES

Les analyses présentées dans ce rapport s'appuient, partiellement, sur les travaux suivants :

DIAZ OLVERA L., PLAT D. (1993) La bicicleta: su utilización en el transporte urbano de Ouagadougou, Communication à la *Conferencia Internacional Ciclos: Opción para el Siglo XXI*, La Habana, Cuba, 13-16 abril, 14 p.

DIAZ OLVERA L., PLAT D. (1994) Factores determinantes de la movilidad en Ouagadougou, Burkina Faso, in *Seventh International Conference on Travel Behaviour*. Conference Preprints, vol II, Santiago, Sociedad Chilena de Ingenieria de Transporte-Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, pp. 755-766.

DIAZ OLVERA L., PLAT D. (1994) Usages et images du vélo à Ouagadougou, in *RTS*, n°45, pp. 45-53.

DIAZ OLVERA L., PLAT D. (1996) Mobilités quotidiennes à Ouagadougou, in *Cahiers des Sciences Humaines*, vol 32, n°2, pp. 293-309.

DIAZ OLVERA L., PLAT D. (1997) Confisquée, partagée, consensuelle. La voiture à Ouagadougou, in O. Figueroa, X. Godard, E. Henry (éds.) *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement*, Arcueil, INRETS, pp. 213-225 (Actes n°55).

DIAZ OLVERA L., PLAT D. (1997) Mobilités, pauvretés et espaces urbains en Afrique Subsaharienne, Communication au XXXIIIème Colloque de l'ASRDLF, Lille, 1-3 septembre, 20 p.

DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (1996) Les déterminants de la mobilité urbaine : une comparaison entre Bamako et Ouagadougou, in *Conference proceedings CODATU VII Urban Transport in Developing Countries*, Paris, Association CODATU, pp. III-183 - III-193.

DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (1996) Mobilités urbaines comparées en Afrique de l'Ouest : Bamako et Ouagadougou. *Selected Proceedings of the 7th WCTR Conference*, Oxford, Elsevier Science, pp. 401-415.

DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (1997) Les mobilités quotidiennes des pauvres à Bamako et Ouagadougou, in O. Figueroa, X. Godard, E. Henry (éds.) *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement*, Arcueil, INRETS, pp. 119-134 (Actes n°55).

DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (1998) Entre accaparement et partage, la voiture dans deux capitales africaines, Communication à la 8th WCTR, Anvers, Belgique, 12-17 juillet, 18 p.

DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (1998) La voiture au quotidien : réalités contrastées, rêve partagé, Communication à la 8ème CODATU, Le Cap, République Sud-Africaine, 21-25 septembre, 6 p.

DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (1998) *Mobilité quotidienne et pauvretés dans les villes d'Afrique subsaharienne. Les enseignements de Ougadougou*, Lyon-Vaulx en Velin, Laboratoire d'Economie des Transports, 24 p. (coll. Documents de travail, n° 98/03).

POCHET P. (1993) *Transports non motorisés dans les villes d'Afrique subsaharienne*, Compte rendu de la mission au Congo et au Mali, Lyon-Vaulx en Velin, Laboratoire d'Economie des Transports, 10 p.

POCHET P. (1994) Identification d'un obstacle majeur à l'usage de la bicyclette en Afrique de l'ouest : une image sociale très dévalorisée, communication à l'Atelier sur la mobilité urbaine et transports non motorisés en Afrique Sub-Saharienne, Programme de Politique de Transport pour l'Afrique Sub-Saharienne, Nairobi, 11-13 octobre.

ANNEXE 2

UNE TYPOLOGIE DES POPULATIONS RENDANT COMPTE DES COMPORTEMENTS DE MOBILITE

Afin d'ordonner les différents facteurs déterminants de la mobilité quotidienne, nous avons élaboré une typologie de la population ouagalaise⁵⁴ qui repose sur trois étapes de désagrégation de la population. La première étape repose sur le genre, la deuxième sur le statut d'occupation. Au sein des huit groupes définis par la combinaison du genre et du statut d'occupation, la prise en compte de facteurs plus spécifiques permet, dans une troisième et dernière étape, de préciser les niveaux et les formes de mobilité⁵⁵. Pour les observer, nous envisagerons successivement les groupes d'hommes puis ceux de femmes.

LES MOBILITES DES HOMMES

Pour étudier les comportements de mobilité des hommes, comme d'ailleurs ultérieurement ceux des femmes, nous examinerons successivement les quatre groupes définis par le statut d'occupation : salariés, non-salariés, scolaires, inactifs. Chaque groupe est d'abord caractérisé par quelques indicateurs n'apparaissant pas explicitement dans la construction des types (âge, position dans le ménage, type d'habitat,...), puis par les formes prises par la mobilité de semaine, autour de quatre dimensions : pourquoi, quand, où et comment.

Les salariés : une catégorie favorisée

Le comportement des salariés est lié à leur position socio-professionnelle. Plus que par le revenu, qui n'a pas toujours été déclaré par les enquêtés, elle est appréhendée ici à travers le niveau d'études qui définit des illettrés, des scolarisés (études coraniques ou primaires) et des diplômés (études secondaires ou supérieures).

Si l'âge moyen est pratiquement identique dans les trois catégories (35 à 37 ans), la position dans le ménage et le statut matrimonial distinguent par contre les illettrés et les scolarisés des diplômés, les chefs de ménage et les individus mariés

⁵⁴ Rappelons que la taille de l'échantillon bamakois ne permet pas des décompositions trop fines.

⁵⁵ Les Figures 12 à 17, présentées dans le corps du texte, en rendent compte.

étant plus nombreux chez ces derniers. Le type d'habitat manifeste la même dichotomie, les illettrés et les scolarisés résidant plutôt dans un habitat traditionnel et les diplômés plutôt dans des villas. Ces déséquilibres renvoient à des écarts de revenus importants. Les diplômés, occupant des emplois de cadres, disposent en moyenne chaque mois de plus de 100 000 FCFA alors que les illettrés et les scolarisés, aux tâches d'ouvriers et d'employés, gagnent respectivement 30 000 et 40 000 FCFA. L'écart de ressources se retrouve dans l'accès aux modes : 37 % des illettrés contre 63 % des scolarisés disposent en permanence d'un deux-roues à moteur, 20 % des diplômés contre 3 % des scolarisés accèdent sans difficulté à la voiture.

Le niveau de mobilité croît alors avec le niveau scolaire, de 4,2 déplacements pour les illettrés à 4,6 pour les scolarisés et 5,3 pour les diplômés. Simultanément, les formes de cette mobilité se transforment. Les illettrés ont une mobilité plus diversifiée que les autres salariés, traduisant un moindre poids du travail. L'élévation du niveau scolaire concentre les activités vers les deux pôles de la profession et de la sociabilité, le passage par l'école permettant simultanément un accroissement du capital monétaire et une diversification du capital relationnel. Corrélativement, les déplacements en heure de pointe et extérieurs au secteur d'habitat augmentent. La répartition modale est très décalée par rapport à la moyenne de la population. Si les illettrés en sont encore assez proches, les scolarisés et surtout les diplômés s'en éloignent sensiblement, au profit bien sûr des deux-roues à moteur et de la voiture. Les diplômés réalisent ainsi pratiquement un déplacement sur quatre en voiture, alors qu'ils délaissent totalement la bicyclette et le bus et marchent peu (moins d'un déplacement sur dix).

Bénéficiant de ressources stables et contraints à des déplacements domicile-travail réguliers, les salariés se déplacent beaucoup. Mais le niveau de leurs ressources (monétaires, relationnelles...) reste un facteur puissant de différenciation des comportements.

Les non-salariés : un travail moins prégnant

Comme les salariés, les non-salariés ont un comportement dépendant de leur position socio-professionnelle, mesurée également à partir du niveau scolaire.

L'âge moyen varie inversement au niveau d'études, probablement parce que la scolarisation fut longtemps synonyme d'entrée dans l'administration et d'accession au salariat : 27 ans pour les diplômés, 31 pour les scolarisés et 37 pour les illettrés. Le pourcentage de chefs de ménage comme celui de mariés diminue avec le niveau scolaire. Les revenus individuels sont de l'ordre de 30 000 à 35 000 FCFA, sauf pour les diplômés qui disposent en moyenne de 63 000 FCFA. Les illettrés et les scolarisés habitent plutôt dans un habitat traditionnel, tandis que les diplômés résident dans un habitat plus moderne, la villa restant toutefois peu répandue. La

croissance du niveau d'études s'accompagne d'une amélioration de l'accès aux modes de transports individuels, mais la disponibilité permanente est toujours plus faible que chez les salariés.

La mobilité des diplômés (5,4 déplacements) est légèrement supérieure à celle de leurs homologues salariés, à l'inverse des scolarisés (4,2) et des illettrés (3,6). La contrainte des horaires d'embauche étant atténuée et les activités moins tournées vers le travail au profit de la sociabilité mais aussi des démarches ou de la religion, la mobilité des non-salariés se déploie plus en heure creuse et à l'intérieur du secteur d'habitat que celle des salariés. La répartition modale se tourne plus vers les modes non motorisés, notamment la marche, que chez les salariés. Le glissement vers la voiture lors de l'augmentation du niveau d'études est réel mais moins marqué et les diplômés effectuent encore près d'un déplacement sur quatre à pied.

Comme les salariés, mais à un degré moindre, les non-salariés présentent donc une mobilité élevée, différenciée selon le niveau de ressources disponibles.

Les garçons scolaires : le temps de l'apprentissage

Les scolaires, hommes ou femmes d'ailleurs, sont encore dans une phase d'apprentissage de leurs rôles sociaux d'adultes. Mais cet apprentissage est plus ou moins avancé selon leur âge. Ceci amène à séparer "lycéens" et "étudiants", ce qui renvoie également à des ressources distinctes, notamment monétaires du fait des bourses d'études universitaires.

Les lycéens ont en moyenne 16 ans⁵⁶, 6 de moins que les étudiants. Pratiquement tous célibataires, ce sont généralement les fils du chef de ménage, les dépendants étant toutefois plus nombreux chez les étudiants. Ces derniers résident dans des ménages plus aisés que les lycéens : 55 % de leurs ménages d'appartenance ont un chef dont le revenu est supérieur à 60 000 FCFA et pratiquement un ménage sur deux réside dans un habitat moderne. Un lycéen sur trois possède un deux-roues, le plus souvent un vélo, tandis que c'est le cas de deux étudiants sur trois, avec une nette prédominance des engins motorisés. Dans ces différences d'équipement, l'âge intervient à l'évidence, mais les écarts de revenu jouent aussi un rôle.

Les lycéens (4,3 déplacements) présentent une mobilité de proximité, dominée par les déplacements liés aux études, réalisés principalement à pied durant les heures de pointe et dans le secteur d'habitat. Les étudiants (5,0 déplacements) se déplacent plus, du fait d'un développement de leur vie sociale. Un déplacement sur deux est effectué en deux-roues moteur. Pour les uns comme pour les autres, la voiture est absente et le bus reste utilisé pour moins d'un déplacement sur vingt.

⁵⁶ Rappelons que les moins de 14 ans n'ont pas été enquêtés.

Pour ces scolaires, c'est donc la position dans le cycle de vie qui régit les grandes lignes des comportements. Les étudiants, bien qu'encore en apprentissage du rôle masculin, se rapprochent du comportement des hommes plus âgés tandis que les lycéens présentent des traits plus éloignés de ceux de leurs aînés.

Les inactifs : une hétérogénéité certaine

Les hommes inactifs s'organisent en deux groupes particulièrement tranchés : les chefs de ménage, des hommes mariés, et les autres membres du ménage, pratiquement tous célibataires. Les chefs de ménage sont beaucoup plus âgés que les célibataires : 57 ans contre 25 ans. Ils disposent en moyenne de 50 000 FCFA par mois, alors que les célibataires sont pratiquement sans ressources. L'accès aux modes de transport est alors très différencié : six chefs sur dix disposent en permanence d'un véhicule motorisé, un célibataire sur deux n'a aucun accès aux modes individuels.

Les deux groupes ont une mobilité réduite, 3,7 déplacements quotidiens pour les célibataires et seulement 2,6 pour les chefs de ménage, soit le plus faible niveau de mobilité masculin en dépit de revenus élevés et de la disponibilité d'un véhicule. Ceci s'explique essentiellement par leur situation d'aînés qui, d'une part, les amène à recevoir plus qu'à être reçus et, d'autre part, leur évite les déplacements domestiques. Les motifs de déplacement sont très similaires entre les deux groupes et la sociabilité l'emporte largement. Ils se déplacent principalement en heure creuse et sortent peu du secteur d'habitat. Les différences sont beaucoup plus sensibles dès lors que l'on examine la répartition modale. La marche reste importante, ne passant derrière les deux-roues à moteur que chez les chefs de ménage. La voiture est inexistante chez les célibataires, mais capte près du cinquième des déplacements des chefs de ménage, à peine moins que chez les diplômés.

On entrevoit donc ici deux groupes masculins originaux. Les chefs de ménage manifestent une forme de rapport aux modes de transport qui n'était jusqu'à maintenant pas apparue. En caricaturant quelque peu, les variations dans l'équipement et l'usage des modes peuvent être référées soit à une stratégie plutôt utilitariste de satisfaction de besoins de déplacement, soit à une stratégie plutôt démonstrative (de son revenu, de sa position...). Or, chez les actifs ou les étudiants, le passage au vélo, puis au deux-roues à moteur et enfin à la voiture, accompagne et/ou permet une croissance et une complexification spatiale de la mobilité, c'est-à-dire s'inscrit dans une logique d'abord utilitariste. Ici, chez les chefs de ménage, équipement et usage de la voiture semblent plus relever d'une stratégie démonstrative et marquer donc une position sociale plus que répondre à des contraintes individuelles de déplacement. L'originalité des célibataires est plus radicale. Sans responsabilités professionnelles ou familiales, sans ressources

monétaires, ils se situent dans une position marginale par rapport à leur genre, les rapprochant de fait de certains des comportements féminins que nous allons maintenant décrire.

LES MOBILITES DES FEMMES

L'analyse des mobilités féminines, comme celle des mobilités masculines, s'organise autour des quatre groupes résultants de la partition de la population selon le statut d'occupation. Mais contrairement aux hommes pour qui la profession engendre des contraintes différentes chez les actifs et les inactifs, une même obligation, la réalisation des tâches ménagères, structure les comportements des femmes adultes : les épouses doivent assumer personnellement ces tâches à moins qu'elles puissent s'en décharger, au moins partiellement, sur une autre femme ou adolescente. Ceci amène à distinguer, tant chez les actives que les inactives, les épouses secondées, les épouses non secondées et les autres femmes du ménage (dénommées par la suite célibataires, situation matrimoniale dominante chez elles).

Les salariées : le poids du travail

Les célibataires salariées (22 ans) sont sensiblement plus jeunes que les épouses (37 ans). Conséquence de niveaux scolaires distincts, la proportion de cadres est plus importante chez les épouses non secondées que chez les épouses secondées et surtout que chez les salariées célibataires, majoritairement employées ou ouvrières. Les revenus moyens se hiérarchisent alors de 87 000 FCFA chez les épouses non secondées à 67 000 chez les épouses secondées et 31 000 chez les célibataires. Leurs ménages se situent dans les catégories les plus aisées, plus d'ailleurs pour les épouses que pour les célibataires : les chefs de ménage salariés y sont fréquents, plus d'un chef sur deux gagne plus de 60 000 FCFA et la villa est un type d'habitat sur-représenté. L'accès aux modes individuels en est alors facilité. Plus de neuf épouses sur dix disposent en permanence d'un deux-roues à moteur ou d'une voiture, mais ce n'est le cas que de deux célibataires sur cinq. Néanmoins, même ces dernières sont sensiblement plus favorisées que les autres femmes.

Les salariées présentent les niveaux féminins de mobilité les plus élevés : 3,7 pour les célibataires, 3,9 pour les épouses non secondées et jusqu'à 5,1 pour les épouses secondées. Les sorties du domicile sont ainsi grandement favorisées par la possibilité de reporter, au moins partiellement, le travail domestique sur des cadettes⁵⁷. Les formes de cette mobilité sont également originales. Le poids du

⁵⁷ Ce qui correspond aux observations de LECARME (1992) et de GRIECO *et alii* (1996), auprès de marchandes de poisson de Dalifort (Dakar) et de commerçantes d'Accra (Ghana), respectivement.

travail est bien sûr important, celui des déplacements domestiques très marginal, inférieur même à celui des déplacements de sociabilité chez les épouses. Celles-ci se déplacent peu aux heures creuses et ne restent pratiquement pas dans leur secteur de résidence. Les célibataires ont une mobilité moins marquée, avec un peu plus de déplacements ménagers, en heures creuses et internes au secteur, mais qui les éloigne des comportements des non-salariées ou des inactives. La répartition modale est dominée par les modes motorisés individuels chez les épouses (plus de neuf déplacements sur dix, dont deux en voiture chez les non secondées) alors que chez les célibataires, la marche pèse autant que ces deux modes réunis. Bicyclette et transports collectifs sont par contre totalement délaissés.

Pour les salariées, le travail s'avère ainsi un pôle structurant fort, qui les rapproche de modes de vie plus masculins, timidement pour les célibataires, plus nettement pour les épouses.

Les non-salariées : dehors et dedans

Les non-salariées sont légèrement plus âgées que les salariées : 26 ans pour les célibataires, la quarantaine pour les épouses. Le niveau scolaire est bas, avec une prédominance des illettrées, surtout chez les épouses. Les revenus moyens sont nettement inférieurs à ceux des salariées, entre 14 000 et 18 000 FCFA, pratiquement moitié moins que les célibataires salariées. Il ne semble pas y avoir là l'équivalent des fameuses nanas benz togolaises, mais bien plutôt prédominance de petites commerçantes. Si les salariées vivent plutôt dans des ménages dont le chef est aussi un salarié, les non-salariées se retrouvent généralement dans des ménages dont le chef est également non-salarié. Les revenus de celui-ci sont plutôt faibles, l'habitat est essentiellement traditionnel, ces deux traits étant plus marqués chez les épouses non secondées. L'accès aux modes se ressent de cette situation économique défavorable, puisque près de trois de ces femmes sur cinq ne disposent jamais d'un véhicule propre.

Les niveaux de mobilité sont plus faibles que ceux des salariées : 3,5 pour les célibataires, 2,8 pour les épouses non secondées et 3,2 pour les épouses secondées. La hiérarchie entre groupes d'épouses se conserve donc, mais à un niveau plus faible que celui des célibataires. Cette inversion par rapport aux salariées tient à ce que les épouses non-salariées n'ont pas toutes la nécessité ou la possibilité de se déplacer quotidiennement dans le cadre de leur activité. Plusieurs raisons l'expliquent : les horaires, voire les fréquences, de travail sont plus souples ; les contraintes familiales peuvent parfois prendre le pas sur les contraintes professionnelles ; le type même de travail n'oblige pas à se déplacer tous les jours (vente sur le pas de porte, fabrication de plats cuisinés ou de boissons...), d'autres membres du ménage peuvent assumer certains déplacements professionnels (pour la vente, par exemple). Simultanément, les célibataires non-salariées, échappant

plus facilement aux responsabilités de l'entretien du foyer que les épouses, sont en position de travailler plus régulièrement, soit pour leur compte, soit dans le cadre d'un partage des tâches entre les femmes du ménage : les épouses fabriquent et les filles vendent, notamment lorsque le mari n'autorise pas son épouse à sortir (KINDA, 1987). Quel que soit le groupe de non-salariées, les déplacements se déroulent essentiellement en heure creuse et au sein du secteur. La répartition modale est placée sous le signe de la marche, les épouses secondées réalisant deux déplacements sur trois à pied, les épouses non secondées et les célibataires huit sur dix.

Ces formes sont donc bien distinctes de celles rencontrées tant chez les femmes salariées que chez les hommes non-salariés. Le travail n'est plus ici au premier plan des activités. Plus précisément, le travail domestique l'emporte sur le travail extérieur, le travail gratuit sur le travail rémunéré.

Les filles scolaires : encore en apprentissage

Comme chez les garçons fréquentant des établissements scolaires, la position dans le cycle de vie induit des différences sensibles de comportement.

L'âge moyen des lycéennes est de 16 ans, celui des étudiantes de 22 ans. Le statut d'enfant du chef de ménage est un peu plus fréquent chez les premières que chez les secondes. Comme chez les garçons, la distribution des revenus et la position socio-économique du ménage sont plus favorables aux étudiantes qu'aux lycéennes. Mais, si toutes les lycéennes sont célibataires, quelques étudiantes sont mariées, effet d'un âge moyen au mariage plus précoce chez les filles que chez les garçons.

Les différences de mobilité entre lycéennes (3,7 déplacements) et étudiantes (4,0 déplacements) sont moins nettes que chez les garçons. Les premières se déplacent surtout pour les études, à pied, dans le secteur d'habitat et pendant les heures de pointe. Les étudiantes ont une mobilité plus diversifiée, les conduisant plus souvent hors du secteur d'habitat, majoritairement en deux-roues motorisé. Elles sont, de tous les Ouagalais, les plus forts utilisateurs de la Régie X9, avec 7 % de leurs déplacements réalisés en bus.

Vis-à-vis des autres groupes de femmes, les différences sont donc notables. Si l'on excepte les salariées, lycéennes et étudiantes se distinguent de leurs aînées par une prépondérance de la mobilité professionnelle, des sorties hors du secteur d'habitat et, corrélativement, des déplacements en heure de pointe. Mais, comme chez les hommes, on retrouve chez ces scolaires un effet déterminant de la position dans le cycle de vie et du degré d'apprentissage de rôles féminins, qui conduit à distinguer jeunes et moins jeunes, lycéennes et étudiantes.

Les inactives : l'espace domestique

Plus important groupe de femmes, les inactives⁵⁸ ont été partitionnées comme les actives en épouses ("ménagères"), secondées ou non, et célibataires. Toutefois, ces dernières, vu leur nombre, ont pu être séparées en filles du chef de ménage et dépendantes.

Les ménagères, secondées ou non, sont les plus âgées (37 ans), suivies par les dépendantes (28 ans) puis les filles (21 ans). L'illettrisme est très présent et seules les filles se détachent sensiblement du lot commun, puisque près de deux sur cinq ont atteint l'école secondaire. Les ménages d'appartenance sont généralement pauvres, les revenus du chef de ménage demeurant inférieurs à 60 000 FCFA. Le type d'habitat est d'ailleurs dominé par les formes les plus modestes, habitat en banco ou en semi-dur. Le manque de ressources tant personnelles que du ménage implique un accès aux modes individuels particulièrement déficient : l'accès permanent à un deux-roues concerne moins d'une ménagère secondée sur cinq, une fille ou une ménagère non secondée sur dix, une dépendante sur trente.

La mobilité est alors très réduite. Les ménagères non secondées et les dépendantes effectuent en moyenne 2,3 déplacements quotidiens, les filles, 2,9 et les ménagères secondées 3,1. Comme chez les actives, la présence d'une fillette ou d'une autre femme pour le partage des tâches domestiques permet donc un accroissement de la mobilité des épouses. Les formes de la mobilité des inactives sont très simples. Les activités ménagères dominent des déplacements effectués essentiellement en heure creuse. L'horizon spatial est limité au voisinage et les sorties du secteur d'habitat demeurent exceptionnelles. La répartition modale est placée sous le signe de la marche, 80 % des déplacements chez les dépendantes et les ménagères non secondées, 70 % chez les ménagères secondées. Seules les filles se singularisent légèrement : elles sortent plus du secteur, effectuent plus de déplacements de sociabilité et utilisent une fois sur trois un deux-roues à moteur.

Ces femmes cumulent, du point de vue de la mobilité, de nombreux handicaps qui les confinent dans l'espace domestique et ses alentours : le genre d'abord, mais aussi le niveau d'instruction, l'inactivité professionnelle et l'absence de revenu, l'appartenance à des ménages souvent défavorisés.

⁵⁸ Mais on sait la frontière entre absence d'activité rémunérée et travail non salarié très floue, tant de par la représentation qu'ont les femmes de leur place sociale (KINDA, 1987) que du fait de difficultés d'enquête (ANTOINE, TRAORE, 1985).

Laboratoire d'Economie des Transports

Unité Mixte de Recherche du C.N.R.S. n° 0108

Villes africaines au quotidien

L. DIAZ OLVERA, D. PLAT, P. POCHET

Lorsque le regard se porte vers les pays du Sud, les images évoquant des phénomènes de transport se bousculent : litanies de vélos dans une ville asiatique, grappes de passagers accrochés à des bus dans une cité latino-américaine ou cohortes de marcheurs le long des rues d'une capitale africaine. Du fait de l'étalement des villes et de l'allongement des distances de déplacement, la mobilité quotidienne s'avère en effet problématique pour une bonne partie de la population, tout particulièrement pour les populations pauvres. Néanmoins, au-delà de ces clichés, la mobilité quotidienne des citoyens africains s'avère largement méconnue, même si les quelques travaux disponibles montrent bien les écarts sensibles que dissimulent les ratios calculés à l'échelle globale d'une ville.

Notre objectif est alors de présenter divers éléments de cadrage sur les grandes tendances et les facteurs de différenciation en matière de mobilité quotidienne dans deux villes d'Afrique subsaharienne, Bamako et Ouagadougou, à partir de données issues d'enquêtes quantitatives auprès des ménages. Nous analysons successivement les déterminants majeurs de la mobilité, les usages et les images suscités par la bicyclette et la voiture et, enfin, l'influence des situations de pauvreté sur les besoins et les comportements de déplacements urbains.

à l'Université Lumière Lyon 2

M.R.A.S.H.
14, avenue Berthelot
69363 Lyon Cedex 07
Tél. 72 72 64 03



à l'Ecole Nationale
des Travaux Publics de l'Etat

E.N.T.P.E.
rue M.-Audin
69518 Vaux-en-Velin Cedex
Tél. 72 04 70 46